WALTER LORD
VICTORIA DE LA MIDWAY

PREFAŢĂ.

Apariţia fiecărei cărţi referitoare la istoria celui de-al doilea război mondial sau în care se descrie un episod important din acest război este întotdeauna binevenită şi bine primită atât de către specialiştii şi pasionaţii în descifrarea tainelor „marii conflagraţii a secolului XX”, cât şi de către receptiva masă a cititorilor, cuprinsă sub denumirea generală de „marele public”.

O astfel de apariţie este binevenită mai ales când este vorba nu de o simplă descriere, ci de o adevărată „radiografie” a episodului respectiv, de o investigaţie minuţioasă în cele mai intime aspecte ale evenimentului. Şi este bine primită mai cu seamă când în obiectivul autorului este prinsă o operaţie maritimă cu deznodăminte neaşteptate. Căci, fără a nega rolul primordial al operaţiilor terestre şi condiţiile de încleştare crâncenă în care acestea se desfăşoară, este recunoscut faptul că operaţiile maritime, purtate într-un mediu geografic plin încă de mistere, au avut în toate timpurile un caracter mai spectaculos, mai dinamic, mai plin de neprevăzut, polarizând asupra lor atenţia celor interesaţi în cunoaşterea fenomenului luptei armate.

Pe uscat acţiunile de luptă se desfăşoară în contact nemijlocit cu inamicul, faţă în faţă cu el; pe mare, angajamentele între beligeranţi au loc la distanţa de tragere a artileriei, de lansare a torpilelor, la distanţa de zbor a aviaţiei, uneori chiar împotriva unui inamic invizibil (atacul navelor de suprafaţă împotriva submarinelor sau al submarinelor împotriva navelor de suprafaţă). Nu trebuie neglijate nici alte aspecte, în aparenţă minore: dacă la uscat luptătorul poate fi protejat de un adăpost oarecare, pe mare marinarul nu are unde să se adăpostească, el face corp comun cu nava, iar aviatorul de pe nave care

amerizează are puţine şanse de salvare; pe mare angajamentele sunt de scurtă durată, iar rezultatele lor pot fi catastrofale.

Din şirul operaţiilor desfăşurate pe diferite teatre maritime sau oceanice în cursul celui de-al doilea război mondial se distinge bătălia de la Midway, 2 situându-se pe primul plan în ceea ce priveşte cantitatea de forţe folosite, amploarea obiectivelor urmărite şi importanţa rezultatelor obţinute.

Dar, înainte de a ajunge la această operaţie, considerăm necesară o scurtă trecere în revistă a principalelor evenimente care s-au desfăşurat în Pacific de la începutul războiului pe acest teatru şi care au precedat bătălia de la Midway.

În dimineaţa de duminică 7 decembrie 1941, la Pearl Harbor, principala bază militară maritimă a S.U.A. din Pacific (insula Oahu din arhipelagul Hawaii), se aflau ancorate sau acostate la cheiuri aproximativ 96 de nave americane.

Deodată, pe neaşteptate, la ora 07, 55, din cer s-a prăvălit peste bază un uragan distrugător provocat de cele 353 de avioane japoneze care s-au năpustit cu bombe, torpile, armament de bord asupra navelor, avioanelor, hangarelor, urmărind să distrugă totul. După două ore, când s-a retras ultimul avion atacator, baza prezenta aspectul unei scene de apocalips.

Evenimentul, care a declanşat războiul în Pacific între Japonia, pe de o parte, şi S.U.A., în alianţă cu Anglia, Olanda şi Australia, pe de altă parte, a impresionat întreaga lume şi a zguduit opinia publică americană. De la preşedinte până la ultimul cetăţean al S.U.A., toţi se întrebau: „Cum a fost posibil?” Iată cum a fost posibil.

Încă din ianuarie 1941, în creierul amiralului Isoroku Yamamoto, comandantul suprem – talentat, dar fanatic – al flotei japoneze, a început să se contureze un plan menit să asigure realizarea scopurilor prevăzute de Japonia pentru

perioada iniţială a războiului din Pacific: ocuparea principalelor teritorii şi poziţii strategice din Asia de sud-est şi bazinul de vest al Oceanului Pacific. Planul prevedea distrugerea dintr-o singură lovitură a principalelor forţe navale americane bazate la Pearl Harbor. Lovitura urma să se execute cu aviaţia de bombardament şi torpiloare, de la bordul portavioanelor. Pregătirile pentru această operaţie s-au desfăşurat în cel mai mare secret, în timp ce la Washington se duceau tratative între reprezentanţii diplomatici ai S.U.A. şi Japoniei.

În dimineaţa de 26 noiembrie 1941, gruparea navală japoneză destinată să scoată din luptă grosul flotei americane s-a pus în mişcare, plecând din raionul insulelor Kurile, unde se găsea concentrată. Gruparea navală – sub comanda amiralului Nagumo – denumită „Marea unitate de portavioane de lovire", nu era prea numeroasă, însă reprezenta o forţă de temut: 6 portavioane (constituind nucleul principal al forţei de lovire), 2 nave de linie, 2 crucişătoare grele, 1 crucişător uşor, 9 distrugătoare, 2 submarine şi 8 petroliere. Marşul, care a 3 durat 11 zile, s-a executat, de asemenea, în cel mai desăvârşit secret.

Şi totul s-a desfăşurat conform planului, întocmit până în cele mai mici amănunte.

Scopul operaţiei a fost atins în întregime: nucleul principal al flotei americane din Pacific (cele 8 nave de linie) a fost scos din luptă, cu preţul a 29 de avioane, l submarin mare şi 5 submarine pitice pierdute de japonezi, împreună cu 64 de oameni.

Nu mai insistăm asupra detaliilor acţiunilor de luptă, întrucât acestea au fost pe larg tratate în cartea aceluiaşi Walter Lord – „Pearl Harbor", apărută în traducere românească, în Editura politică, în 1970.

Operaţia de la Pearl Harbor constituie unul dintre cele mai controversate episoade din istoria celui de-al doilea război mondial. Două din aceste controverse ne atrag în mod deosebit atenţia.

Prima se referă la faptul dacă preşedintele şi în general conducerea de stat a S.U.A. avea sau nu cunoştinţă de pregătirile şi obiectivele operaţiei de la Pearl Harbor. Există păreri care susţin că toate aceste fapte erau cunoscute în S.U.A., însă nu s-au luat măsuri de ripostă, urmărindu-se ca prin dezastrul care va urma să fie înfrântă opinia publică pacifistă a S.U.A. şi astfel să fie posibilă intrarea S.U.A. în război. Controversa rămâne neelucidată şi deschisă, întrucât din dosarele de mii de file referitoare la acest eveniment lipsesc numeroase piese, iar martorii oficiali nu mai sunt în viaţă.

A doua controversă pune faţă în faţă două opinii extremiste: una, care minimalizează rezultatele operaţiei de la Pearl Harbor, susţinând că aceasta nu a avut decât un rol secundar în desfăşurarea primei perioade a războiului din Pacific, şi a doua, care exagerează importanţa acestei operaţii, afirmând că ea a constituit factorul determinant, decisiv în expansiunea japoneză din anii 1941 – 1942. Aici răspunsul este mai uşor de dat, combătând ambele tendinţe. Este prea binecunoscut faptul că nu a existat şi nu poate exista o luptă sau o operaţie maritimă care să urmărească un „scop în sine”. Toate acţiunile de luptă maritime din decursul istoriei s-au desfăşurat în sprijinul direct sau indirect al acţiunilor de luptă terestre. Chiar şi în planurile comandamentului japonez, operaţia de la Pearl Harbor figura ca o operaţie de asigurare a acţiunilor de cuceriri terestre: asigurarea flancurilor şi a spatelui forţelor terestre şi maritime care urmau să-şi desfăşoare acţiunile de cotropire în Asia de sud-est şi în bazinul de vest al Pacificului. Scopul propus a fost realizat, şi din acest punct de vedere, precum şi 4 prin caracterul ei insolit, operaţia de la Pearl Harbor merită atenţie pentru poziţia pe care o ocupă în istoria celui de-al doilea război mondial şi chiar în întreaga istorie a războaielor pe mare.

În aceeaşi zi de 7 decembrie 1941, aproape concomitent cu exploziile care au zguduit Pearl Harbor,

Japonia a declanşat în direcţia sud şi sud-est o operaţie strategică de o mare amploare care s-a desfăşurat într-un ritm impetuos.

Thailanda a fost cucerită în numai două săptămâni (7 – 21 decembrie 1941); cinci luni au fost suficiente pentru cotropirea arhipelagului Filipinelor (7 decembrie 1941 – 6 mai 1942) şi mai puţin de cinci luni pentru subjugarea Birmaniei. Au fost ocupate – în aceeaşi perioadă – bazele americane din insulele Guam, Marcus şi Wake. Într-o singură săptămână a fost cucerită baza engleză Hong Kong (19 – 25 decembrie 1941). După debarcarea în peninsula Malacca, s-a desfăşurat acţiunea de cucerire a Malayei în două luni (decembrie 194 l-ianuarie 1942). La 15 februarie 1942 capitulează cea mai puternică bază engleză din Asia – Singapore.

După invadarea arhipelagului Indoneziei, în patru luni au fost cucerite insulele Borneo, Celebes, Sumatra, apoi Java. Prin scufundarea la 10 decembrie a navei de linie Prince of Wales şi a crucişătorului greu Repulse (engleze) de către avioanele torpiloare japoneze s-a întărit şi mai mult dominaţia flotei japoneze în sud-vestul Oceanului Pacific.

Supremaţia flotei japoneze în această zonă a devenit aproape totală în februarie 1942, când, în urma bătăliei din Marea Javei (17 – 28 februarie 1942), a fost nimicită flota americano-olandeză.

În mai 1942, ofensiva şi cuceririle japonezilor au atins apogeul, realizându-se toate scopurile propuse pentru prima etapă a războiului. În această perioadă, teritoriile cotropite de japonezi, împreună cu metropola, se întindeau pe o suprafaţă de aproximativ 50.000.000 km². Acest imens teritoriu era delimitat la est de un aliniament care pleca din Aleutinele occidentale până la insula Noua Guinee şi arhipelagul Solomon; apoi, spre sud-est aliniamentul includea insulele Gilbert şi Marshall, iar în continuare, spre sud-vest şi nord – insulele Nicobar şi

Andaman, graniţa chino-birmană şi birmano-indiană, regiunea muntoasă a Chinei centrale, până la stepa mongolă şi fluviul Amur. Era un teritoriu imens, cu resurse uriaşe de materii prime de mare importanţă economică şi strategică.

Popoarele din ţările cotropite au fost obligate să suporte greutăţile şi ororile unui război nimicitor. În urma acestor victorii uriaşe şi rapide, Japonia a trecut, în mai 1942, la realizarea concepţiei celei de-a doua etape a războiului, care consta în 5 extinderea agresiunii în zona de sud şi sud-vest a Oceanului Pacific. Un prim obiectiv urmărit a fost definitivarea cuceririi insulei Noua Guinee şi, în primul rând, a bazei Port Moresby, precum şi ocuparea insulelor Solomon. În aceste condiţii s-a desfăşurat bătălia din Marea Coralilor.

Bătălia s-a desfăşurat în zilele de 4 – 8 mai 1942 şi s-a terminat nedecis.

Japonezii au pierdut un portavion, 80 de avioane şi au înregistrat avarii la un alt portavion şi un crucişător uşor. Aliaţii au pierdut, la rândul lor, un portavion, un tanc petrolier, un distrugător şi 81 de avioane. Un al doilea portavion a fost uşor avariat. După cum se întâmplă adesea în astfel de situaţii, fiecare din părţi şi-a revendicat victoria.

Cu tot rezultatul său nedecis, bătălia din Marea Coralilor a intrat ca un eveniment important în istoria artei militare maritime. Este prima acţiune de luptă maritimă care a pus faţă în faţă portavioanele şi în care principala forţă de lovire a constituit-o aviaţia purtată. Loviturile cu aviaţia s-au executat în afara razei de acţiune a torpilelor sau a bătăii artileriei navale. Bătălia a consacrat rolul portavioanelor, ca nucleu principal al grupărilor navale în condiţiile specifice ale teatrului de acţiuni militare din Pacific.

Dar bătălia din Marea Coralilor nu a fost decât preludiul, avanpremiera unei alte bătălii faimoase, care a

avut loc o lună mai târziu şi care nu s-a mai terminat nedecis. Ajungem astfel la subiectul cărţii de faţă, bătălia de la Midway.

Insulele Midway sunt situate în partea centrală a Oceanului Pacific, în apropierea paralelei de 30° N şi a meridianului de 180° (meridianul de schimbarea datei), la o distanţă aproximativ egală de coastele vestice ale S.U.A. şi de coastele răsăritene ale Chinei.

Sunt doar două insule de mică întindere (Sand Island şi Eastern Island) – nici măcar un arhipelag –, izolate în imensitatea Pacificului.

Nicio altă insulă cât de cât signifiantă nu se mai găseşte pe o rază de 1.000 de mile în jurul lor. Nicio valoare economică nu atrage atenţia asupra lor.

Despre importanţa militară a acestor insule în eventualitatea conflictului americano-japonez s-a vorbit abia în 1939, în raportul Hepburn. Această importanţă şi-a găsit într-adevăr confirmarea după operaţia de la Pearl Harbor şi cucerirea de către japonezi a bazelor aliate din Pacificul central. Midvvay devenise prima bază americană avansată în faţa Japoniei şi o poziţie de apărare a bazei principale Pearl Harbor.

Care a fost prologul bătăliei de la Midway?

Încă de la jumătatea lunii februarie 1942, Marele cartier general japonez discutase mai multe proiecte de operaţii, destinate să asigure atingerea scopurilor propuse pentru cea de-a doua perioadă a războiului. Se aveau în vedere în principal trei proiecte: o ofensivă în vest, pe direcţia India-Orientul Apropiat, alta în sud – pe direcţia Australia, alta în est – spre arhipelagul Hawaii. Primul proiect a fost repede abandonat. A rămas al doilea proiect (direcţia sud), susţinut de statul-major imperial, şi al treilea proiect (direcţia est), susţinut cu insistenţă de amiralul Isoroku Yamamoto.

Controversa a luat sfârşit şi Yamamoto a obţinut câştig de cauză în urma raidului aerian american executat

la 18 aprilie 1942 asupra capitalei japoneze cu bombardierele B-25 decolate de pe portavioane. Era primul atac aerian asupra Japoniei. Atacul aviaţiei americane nu a provocat pagube prea mari. Dar, dacă portavioanele americane au reuşit să se apropie la o astfel de distanţă de metropolă încât „să pericliteze însăşi securitatea împăratului, problema trebuia privită cu toată seriozitatea.

Se impuneau măsuri cât mai urgente pe linia planului propus de Yamamoto.

Yamamoto viza un scop general decisiv, care urma să fie realizat în două etape succesive: într-o primă etapă, cucerirea insulelor Midway prin debarcarea unui desant maritim, în paralel cu o acţiune demonstrativă în Aleutine (care urmărea să atragă aici o parte a flotei americane); în a doua etapă, distrugerea „dintr-o singură lovitură" a forţelor principale ale flotei americane din Pacific, cu nucleul ci de bază – portavioanele, care urmau să fie atrase în această zonă în urma debarcării executate prin surprindere în insulele Midway.

Yamamoto studiase în S.U.A. la Universitatea Harvard şi străbătuse aceste state în lung şi în lat. Cunoştea potenţialul economic al S.U.A. şi putea să-l compare cu potenţialul economic al Japoniei. El nu avea decât o singură soluţie: să obţină o victorie rapidă, decisivă, înainte ca America să-şi poată reveni şi să-şi arunce în luptă întreaga ei forţă economică şi militară. Acest lucru l-a explicat el în declaraţia făcută primului ministru Konoye în 1941: „Dacă mi se spune să lupt fără a ţine seama de consecinţe, voi lupta cu înverşunare în primele şase luni sau timp de un an, dar nu îmi fac niciun fel de iluzii în ceea ce priveşte al doilea sau al treilea an de război".

Aşadar, ideea lui Yamamoto a învins, şi acesta, împreună cu statul său major, a început să perfecteze detaliile planului operaţiei şi să-şi organizeze

impresionanta forţă de aproximativ 100 de nave pe care le avea la dispoziţie.

Acestea includeau: 8 portavioane, 11 nave de linie, 22 de crucişătoare, 35 de distrugătoare, 4 transportoare de aviaţie, 21 de submarine şi circa 60 de nave auxiliare. Numărul de avioane şi hidroavioane participante la operaţie se ridica la 700. Aproape un milion de oameni, sub conducerea a 20 de amirali, puneau în mişcare această uriaşă maşină de război aeronaval.

Yamamoto şi-a organizat forţele pe 6 grupări operative, cărora le-a fixat misiunile corespunzătoare conform planului astfel: 1. Gruparea operativă de portavioane de lovire – comandată de amiralul Nagumo – incluzând 21 de nave (4 portavioane, 2 nave de linie, 3 crucişătoare şi 12 distrugătoare) avea misiunea ca prin bombardarea insulelor Midway să execute pregătirea de aviaţie a debarcării.

2. Forţele principale – sub comanda directă a lui Yamamoto – cu 34 de nave (nucleul principal constituindule 7 nave de linie), urmau să se menţină la aproximativ 300 de mile în spatele grupării lui Nagumo şi să lovească flota americană când aceasta va sosi în ajutorul celor de pe insulele Midway.

3. Gruparea de acoperire operativă a debarcării – sub comanda amiralului Kondo – cu 15 nave (2 nave de linie, 5 crucişătoare grele, l portavion uşor şi 7 distrugătoare), avea misiunea să execute acoperirea şi pregătirea de foc a debarcării şi, în continuare, să întărească forţele principale ale lui Yamamoto.

4. Gruparea de debarcare (aproximativ 25 de nave) avea misiunea să îmbarce trupele de desant în insula Saipan, să le transporte pe mare şi să le debarce în insulele Midway.

5. Gruparea de acoperire şi sprijin a debarcării – sub comanda amiralului Kurita – avea misiunea de acoperire şi pregătire de foc nemijlocită a debarcării.

6. Gruparea demonstrativă pentru Aleutine – comandată de amiralul Hosoyaga – urma să execute o debarcare demonstrativă de desant în insulele Kiska şi Attu din Aleutine.

Cele şase grupări operative erau împărţite, la rândul lor, în grupuri tactice (23 în total), care în timpul operaţiei urmau să se întindă pe o distanţă de aproximativ 1 800 de mile în zona centrală şi de nord a Pacificului.

De asemenea, a fost prevăzută constituirea a doua perdele de submarine dispuse în supraveghere între insulele Midway şi arhipelagul Hawaii, cu misiunea de a semnala apropierea flotei americane de raionul operaţiei.

La 1 mai 1942 a fost definitivat planul de acţiune, iar la 5 mai, Marele cartier general japonez a emis ordinul nr. 18 pentru executarea celei mai mari operaţii 8 din istoria navală a Japoniei.

Dar în tot acest timp, nici americanii nu dormeau. Contrar presupunerii lui Yamamoto că americanii nu vor afla nimic şi întreaga operaţie se va declanşa în secret, prin surprindere, comandamentul flotei S.U.A. avea cunoştinţă de intenţiile japonezilor de a desfăşura acţiuni de mare amploare în direcţia est. Nu se cunoştea încă precis obiectivul, şi la sfârşitul lunii aprilie se luau în considerare trei variante posibile: insulele Midway, arhipelagul Hawaii sau coasta de vest a S.U.A. Majoritatea argumentelor pledau însă pentru insulele Midway, ceea ce explică vizita de o zi făcută în aceste insule, la 2 mai 1942, de către amiralul Chester Nimitz, comandantul forţelor americane din zona centrală a Pacificului.

În ciuda unor rezerve ale Pentagonului, care se temea de un eventual şiretlic al japonezilor, treptat, pe măsură ce se adunau şi se analizau datele recepţionate şi descifrate la serviciul secret de informaţii american din Pacific, amiralul Nimitz a început să-şi concentreze întreaga atenţie asupra variantei „Midway”. În consecinţă, s-au luat măsuri de apărare a acestor insule în tot cursul

lunii mai, ele intensificându-se în a doua jumătate a acestei luni. Nimitz a trimis aici tot ceea ce putea trimite la data respectivă; avioane de bombardament, torpiloare, de vânătoare şi de patrulare, benzină pentru avioane, tunuri şi aruncătoare, trupe, explozibil, muniţii, sârmă ghimpată, toate soseau în insule într-un ritm crescând.

La rândul lor, apărătorii insulei făceau totul pentru a răspunde ajutorului primit.

Muncind câte 20 de ore pe zi, construiau şanţuri şi adăposturi, amplasamente de tragere pentru tunuri, baraje de sârmă ghimpată, încărcături de exploziv instalate în apă şi pe plaje, tot ceea ce omeneşte era posibil pentru a rezista asaltului avioanelor şi desantului maritim inamic.

În paralel cu aceste măsuri de întărire a apărării insulelor Midway, la jumătatea lunii mai Nimitz a ordonat ridicarea stării de pregătire a forţelor din Hawaii şi a început să-şi adune şi să-şi organizeze puţinele forţe navale de care dispunea. Cele trei portavioane americane care se găseau în sudul Pacificului (singurele portavioane la acea dată) au fost rechemate urgent la Pearl Harbor.

Unsprezece submarine au fost destinate să execute supravegherea la vest de Midway, iar alte 7 submarine patrulau la est de insule.

La 25 mai 1942, în urma recepţionării unui lung mesaj, serviciul secret de informaţii american a clarificat totul. Incertitudinile au luat sfârşit. Se cunoştea acum întregul plan de acţiune japonez: marile unităţi de nave, comandanţii şi misiunile acestora, itinerariile de deplasare, data „Z” a operaţiei.

La 26 mai 1942 au sosit la Piarl Harbor portavioanele Enterprise şi Hornet, iar la 27 mai – portavionul Yorktown, destul de grav avariat în cursul bătăliei din Marea Coralilor. Deşi reparaţiile la acest portavion s-ar fi executat normal în câteva săptămâni, Nimitz a ordonat ca aceste reparaţii să fie terminate în trei zile.

Şi ordinul a fost executat.

Amiralul Nimitz putea să folosească împotriva uriaşelor forţe japoneze numai 3 portavioane, 8 crucişătoare şi 14 distrugătoare (în total 25 de nave), pe care le-a organizat în două grupări.

Gruparea operativă 16 – sub comanda contraamiralului Raymond Spruance

— Având ca nucleu principal portavioanele Enterprise şi Hornet, şi gruparea operativă 17 – sub comanda contraamiralului Jack Fletcher, comandantul întregii operaţii – cu principala forţă de lovire – portavionul Yorktown.

Planul de acţiune american era destul de vag formulat. Astfel, pentru portavioane se prevedea „să provoace maximum de pierderi inamicului, folosind o puternică tactică de uzură"; pentru forţele de la Midway – „să menţină poziţiile".

Era lăsată astfel o largă iniţiativă comandanţilor de mari unităţi.

Grupările operative japoneze au plecat din raioanele de concentrare între 27 şi 29 mai, îndreptându-se spre raionul Midway (cu excepţia grupării amiralului Hosoyaga, care avea ca obiectiv Aleutinele).

În aceeaşi perioadă şi-au început mişcarea şi forţele americane. La 28 mai au plecat din Pearl Harbor portavioanele Enterprise şi Hornet, iar la 30 mai, portavionul Yorktown, cu navele respective din escortă. Ralierea celor două grupări a avut loc în ziua de 2 iunie la ora 16,00, la aproximativ 350 de mile nord-est de insulele Midway. Inamicul putea acum să sosească, era aşteptat.

Şi, într-adevăr, inamicul a sosit. Primul contact cu o parte din forţele japoneze a fost luat în dimineaţa de 3 iunie de către aviaţia de patrulare din Midway. În zorii zilei de 4 iunie, situaţia în raionul Midway era următoarea: gruparea de portavioane de lovire japoneză – la 250 de mile nord-vest de Midway; forţele principale, tot spre nord-vest, la 300 de mile de portavioane, iar gruparea de

debarcare – la 350 de mile sud-vest de portavioane. Grupările americane manevrau între 300 şi 400 de mile nord-est de Midway.

Bătălia a început la ora 06, 34 prin lovitura executată de japonezi asupra insulelor Midway cu 108 avioane ridicate de pe cele 4 portavioane din gruparea lui Nagumo. Radiolocaţia de pe insule a detectat din timp aviaţia japoneză şi avioanele americane (principalul obiectiv al loviturii) au fost ridicate în aer, astfel 10 încât atacurile japoneze s-au executat în gol, asupra unor obiective neînsemnate.

Au urmat, cu începere de la ora 07,00, atacurile succesive ale aviaţiei de pe insulele Midway asupra portavioanelor japoneze. Ele au fost continuate, de la ora 09, 20, cu atacurile executate de aviaţia torpiloare de pe portavionul Horriet. În urma tuturor acestor atacuri nu s-a obţinut nici măcar o lovitură în obiective, singurul rezultat pozitiv fiind dispersarea şi dezorganizarea dispozitivului de marş al grupării lui Nagumo. În schimb, americanii au pierdut majoritatea avioanelor atacatoare.

Dezastrul s-a produs în jurul orei 10, 20. Aproximativ 40 de avioane de bombardament în picaj, decolate de pe portavioanele americane, au scos din luptă – în mai puţin de o jumătate de oră – 3 portavioane japoneze: Akagi, Kaga şi Sōryū. Rămăsese un singur portavion japonez nelovit – Hiryū. Acesta a ripostat executând două atacuri – cu aviaţia de bombardament în picaj (ora 11,00) şi aviaţia torpiloare (ora 14, 30) – asupra portavionului Yorktown, care a fost grav avariat. Un nou atac al aviaţiei americane executat în jurul orei 17,00 a scos din luptă şi portavionul Hiryū. Cu aceasta, soarta bătăliei a fost pecetluită. Ceea ce a urmat a fost numai epilogul, ultimele zvârcoliri, sau – cum se spune în termeni militari – „dezvoltarea succesului”.

Portavioanele Sōryū şi Kaga s-au scufundat după 9 ore de la atacul executat asupra lor (în jurul orei 19, 20).

Celelalte două portavioane japoneze – Akagi şi Hiryū – au fost scufundate de navele japoneze din motive de siguranţă în dimineaţa de 5 iunie 1942.

În ziua de 6 iunie, la ora 13, 30, submarinul japonez I-168 a atacat portavionul Yorktown. Două torpile au lovit portavionul, avariindu-l şi mai grav, iar a treia torpilă a scufundat un distrugător american care se găsea în apropiere. (Totuşi, Yorktown s-a scufundat abia la ora 05,00 în ziua de 7 iunie.) În sfârşit, în ziua de 6 iunie, la ora 14, 45, aviaţia de bombardament în picaj americană a scufundat crucişătorul greu japonez Mikuma. A fost ultimul angajament al acestei dramatice bătălii.

Forţele japoneze, regrupându-se, s-au retras spre vest, iar gruparea americană, la rândul ei, s-a retras spre est.

În ziua de 7 iunie 1942, în insulele Midway şi pe sute de mile în jur s-a instaurat calmul şi liniştea, tulburate doar de zborul avioanelor care pescuiau piloţii căzuţi în apă.

Totul se terminase. Şi în deznodământul acestei sângeroase înfruntări s-ar fi putea întrevedea finalul unei ciudate farse a destinului. La 7 iunie 1942 se împlineau exact şase luni de la dezastrul suferit de americani la Pearl Harbor.

Toate cele 4 portavioane care participaseră la operaţia de la Pearl Harbor (Akagi, Kaga, Sōryū, Hiryū) zăceau pe fundul oceanului. Amiralul Nagumo, comandantul operaţiei de la Pearl Harbor, cel care scosese din luptă într-o oră principalele forţe de lovire americane din Pacific, fugea acum spre vest, după ce pierduse principala forţă de lovire japoneză.

Dar toate acestea sunt, desigur, simple coincidenţe, atât de des întâlnite în istorie şi atât de uşor de speculat.

Bătălia de la Midway a constituit momentul de cotitură în desfăşuarea războiului din Pacific. În această bătălie, japonezii au pierdut 4 portavioane, 1 crucişător

greu, 1 distrugător şi aproximativ 300 de avioane, faţă de pierderile de 1 portavion, 1 distrugător şi aproximativ 150 de avioane suferite de americani.

Raportul de forţe pe teatrul din Pacific a fost răsturnat. Japonezii, lipsiţi acum de superioritatea în portavioane (şi, odată cu aceasta, de marele efectiv de piloţi bine pregătiţi), au renunţat la continuarea ofensivei. Aliaţii au beneficiat astfel de răgazul necesar pentru completarea forţelor şi pregătirea ofensivei care îi va duce în final la înfrângerea Japoniei.

Walter Lord îşi intitulează cartea consacrată bătăliei de la Midway – „The Incredible Victory" („Victoria de necrezut"). La prima vedere se pare că, într-adevăr, această victorie este „de necrezut". Ar fi suficient să ne gândim numai la copleşitorul raport de forţe favorabil japonezilor: 190 de nave japoneze contra 25 de nave americane. S-ar mai putea adăuga la aceasta faptul că avioanele de vânătoare japoneze – cunoscute sub numele de „Zero" – erau superioare calitativ avioanelor de vânătoare americane.

Dar, subliniem, această victorie pare incredibilă numai la prima vedere. Este suficientă o sumară analiză a condiţiilor în care s-a desfăşurat bătălia de la Midway pentru ca victoria americană să nu mai fie „de necrezut", ci absolut explicabilă.

În primul rând, raportul de forţe. Din cele 190 de nave de care dispunea Yamamoto, numai „gruparea operativă de lovire" a lui Nagumo (cu 21 de nave) a participat la bătălie. Mai precis, angajamentul decisiv a avut loc între 4 portavioane japoneze şi 3 portavioane americane (Acţiunea finală a unui submarin japonez şi a unui submarin american nu a influenţat prea mult rezultatul în ansamblu al bătăliei).

Dar numărul de avioane de pe cele 3 portavioane americane (243), împreună cu avioanele de pe insulele Midway (140), era superior numărului de avioane de pe

cele 4 portavioane japoneze (272).

În al doilea rând, trebuie să se ţină seama de eroarea fundamentală pe care se baza întregul plan al lui Yamamoto. Esenţa planului – care trebuia neapărat să ducă la victorie – o constituia realizarea surprinderii, adică repetarea scenariului de la Pearl Harbor. Yamamoto pornea la luptă cu convingerea fermă că americanii nu cunosc nimic din planurile şi intenţiile sale. Dar, spre deosebire de 7 decembrie 1941, de data aceasta americanii ştiau totul. Yamamoto a fost pus în situaţia să rezolve cele două misiuni pe care şi le-a propus – ocuparea insulelor Midway şi distrugerea flotei americane – nu succesiv, aşa cum intenţiona, ci simultan, aşa cum i-a fost impus de forţele americane, prezente din timp în raionul bătăliei.

O a doua greşeală inadmisibilă – datorată de data aceasta subordonaţilor lui Yamamoto şi care a contribuit în mare măsură la deznodământul bătăliei – o constituie organizarea şi executarea defectuoasă a cercetării. O acţiune de cercetare preliminară cu aviaţia de patrulare în arhipelagul Hawaii, prevăzută în planul operaţiei, nu a putut fi executată. Submarinele japoneze desfăşurate în perdeaua de supraveghere nu au descoperit apropierea forţelor americane de insulele Midway, iar cercetarea nemijlocită japoneză din raionul bătăliei (hidroavioanele de patrulare) a descoperit portavioanele americane abia după două ore (ora 07, 30) de la descoperirea propriilor portavioane (ora 05, 30) de către aviaţia de cercetare americană. Această situaţie a creat americanilor avantajul de a executa primii lovitura asupra portavioanelor japoneze, iar în angajamentul dintre portavioane prima lovitură este aproape întotdeauna hotărâtoare.

Au mai intervenit şi alţi factori, cu caracter aleator, care, evident, nu puteau fi prevăzuţi. Semnalăm numai doi dintre aceştia. În momentul atacului decisiv al aviaţiei de bombardament în picaj americane asupra port-avioanelor

japoneze, aviaţia de vânătoare japoneză îşi consumase deja autonomia de zbor prin respingerea atacurilor anterioare ale aviaţiei americane. Astfel avioanele americane nu au mai întâmpinat puternica reacţie a aviaţiei de vânătoare japoneze. Pe de altă parte, în momentul loviturii de la ora 10, 20, toate avioanele se găseau la bordul portavioanelor japoneze, unele pregătite, altele în pregătire să execute o lovitură masivă, nimicitoare asupra portavioanelor americane. Mai mult decât atât, punţile portavioanelor erau pline de torpile, bombe şi butoaie de benzină. Era 13 suficientă o scânteie, nu explozia celor 3 – 4 bombe care au lovit portavioanele, pentru a le transforma în nişte uriaşe torţe plutitoare.

Walter Lord nu este un istoric în adevărata accepţiune a acestui cuvânt. El face prea puţine consideraţii de ordin istoric sau militar şi mai puţine de ordin politic sau social, în schimb, W. Lord este un neobosit documentarist, atât de arhivă cât şi de teren, înzestrat cu excelente calităţi de reporter sau, mai exact, de operator cinematografic. El nu se situează undeva sus, într-un punct fix deasupra insulelor Midway, pentru a ne prezenta o imagine de ansamblu asupra bătăliei. Nu vom găsi aşa ceva în cartea sa. În schimb, el pătrunde în cabina lui Yamamoto, care îşi compune scrisoarea către gheişa sa, apoi se deplasează cu viteza gândului în subsolurile serviciului secret de informaţii americane de la Pearl Harbor. Din carlinga unui avion de bombardament american sare direct pe puntea portavionului Akagi, în flăcări, apoi trece – tot atât de repede – la bordul lui Yorktown, frământat de explozii, pentru ca imediat după aceea să privească prin periscopul unui submarin japonez insulele Midway sau acelaşi portavion Yorktown.

Walter Lord nu ne prezintă o descriere a bătăliei de la Midway, ci, aşa cum am mai spus, o „radiografie” a ei. Un istoric i-ar putea aduce critici lui W. Lord, pentru că, urmărind toate detaliile, pierde viziunea de ansamblu. Dar,

repetăm, W. Lord nu este un istoric, deşi activitatea lui laborioasă de documentare îl îndreptăţeşte să poarte acest titlu. După ce a studiat zeci de lucrări şi sute de articole referitoare la bătălia de la Midway, apărute în S.U.A. şi în Japonia, după ce a răscolit arhiva secretă a direcţiei operaţii din marina americană, ca şi documentele serviciului istoric al departamentului apărării din Tokio, după ce a stat de vorbă cu aproape 400 de participanţi la bătălie, W. Lord şi-a propus – şi se pare că a reuşit – să închine această carte, ca un monument literar, oamenilor participanţi la aceasta tulburătoare confruntare – comandanţi şi simpli marinari sau piloţi dispăruţi sau rămaşi în viaţă, care, fiecare în parte, au luptat pentru un ideal, pentru un crez, purtând pecetea unui caracter just sau nejust, din vina lor sau mai mult a altora.

Dacă W. Lord şi-a atins sau nu scopul prin merituoasa sa încercare, aceasta o va stabili cititorul, „criticul exigent, dar obiectiv şi infailibil” al oricărei cărţi.

Sandu Gheorghe

— Dintr-o singură lovitură.

Subofiţerul Heijiro Omi nu a găsit niciun cuvânt de scuză. În calitatea sa de intendent al amiralului răspundea de alcătuirea meniului la această recepţie, care, printre altele, cuprindea şi acel soi de peşte de mare tai, ales cu multă grijă şi gătit întreg. A fost o idee fericită să se servească tai, căci acest peşte dat în sare şi fript la grătar însemna în Japonia noroc. Dar de data aceasta bucătarul îl prăjise în pastă de fasole – mai precis în miso – şi, după cum prea bine ştie orice japonez superstiţios, un asemenea adaus însemna de fapt a schimba norocul în ghinion.

Evident, fusese o simplă scăpare din vedere. Bucătarului nu-i trecuse prin minte aşa ceva, iar Omi nu era acolo, fiind ocupat cu alte amănunte legate de recepţie. Totuşi, chiar şi cea mai mică greşeală era foarte umilitoare atunci când aveai cinstea să-l serveşti personal pe amiralul Isoroku Yamamoto, prestigiosul comandant

suprem al flotei combinate a marinei imperiale japoneze. Acum Omi stătea mâhnit, fără a scoate un cuvânt, în timp ce căpitan-comandorul Noboru Fukusaki, secretarul amiralului, îl admonesta. Amiralul asista de la distanţă la această scenă cu un surâs sarcastic pe buze.

Nu era însă timp să se stăruie prea mult asupra acestei întâmplări. Oaspeţii se îmbulzeau pe puntea navei-amiral Yamato, care plutea graţios în rada de la Hashirajiroa înconjurată de geamandurile roşii. În curând s-au adunat pe covertă vreo 200 de ofiţeri. Printre ei se afla amiralul Nagumo, cu figura-i posomorâtă, eroul de la Pearl Harbor., vreo zece tineri comandanţi de distrugătoare., comandorul Yanagimoto de pe portavionul Sōryū, care se bucura de foarte multă popularitate. străluciţi ofiţeri de stat-major, ca, de exemplu, căpitan-comandorul Sasabe, ai cărui colegi de promoţie din 1923 de la Academia navală păreau hărăziţi să ocupe poziţii înalte.

Amiralul Yamamoto îi invitase pe toţi în această seară de primăvară din 25 mai 1942 pentru a sărbători un eveniment de foarte bun augur. O imensă armată japoneză se găsea pe punctul de a pleca în Pacific. Misiunea acestei forţe era în raport cu dimensiunile ei: să cucerească baza americană de la Midway, să momească flota americană ca să o distrugă şi să câştige războiul pentru Japonia dintr-o singură lovitură.

Răsunau urale şi strigăte de banzai pe deasupra întinderii liniştite a apei, peste zecile de nave care stăteau înghesuite în radă. Tai-ul servit cu miso, chiar dacă cineva îl luase în seamă, fusese de mult uitat. Se ţineau toasturi pentru naţiune, toasturi pentru flotă, toasturi pentru victoriile din trecut şi speranţele de viitor. Sake-ul (Băutură naţională japoneză preparată din orez) cald trezea viziuni ale unei glorii nemărginite, şi chiar ceştile cu flori păreau de bun augur. Îi fuseseră doar dăruite amiralului Yamamoto de către împăratul însuşi.

Chiar dacă pentru cei de la Hashirajima mai existau unele îndoieli, victoria era sigură pentru întreaga Japonie. De şase luni Japonia se bucura de un şir neîntrerupt de victorii, care depăşeau orice imaginaţie. Pearl Harbor. Repulse şi Prince of Wales. Hong Kong. Manila. Singapore. Bataan. În aprilie, marile portavioane ale amiralului Nagumo devastaseră Oceanul Indian, distrugând Colombo, scufundând două crucişătoare britanice şi portavionul Hermes, dincolo de Trincomalee. Apoi a urmat Marea Coralilor, care le-a adus o nouă victorie. Mai târziu aceasta avea să fie considerată ca o înfrângere strategică – ea a stăvilit în mod permanent înaintarea japonezilor spre Australia – dar cine ar fi putut să vadă acest lucru acum? Un comunicat exagerat anunţa o lungă listă de cuirasate, portavioane şi crucişătoare americane distruse.

Toate aceste ştiri îmbătătoare puteau insufla credinţa şi în alte victorii.

Radiourile din sate transmiteau mereu buletine în care se vorbea de o Americă demoralizată. Ziarele descriau oraşele americane după noua lege a camuflajului ca nişte oraşe „fantomă”. Reportajele arătau „cât de greu se lăsau femeile americane convinse să lucreze în fabricile de muniţii”.

Cele mai grozave erau însă articolele în care se spunea că poporul american a început să dea semne de nesiguranţă. Într-un articol se arăta, de exemplu, cum secretarul de stat Cordell Hull încerca desperat să cheme la ordine un popor sătul de război, dar „este ca şi cum ai încerca să mână un cal care se împotriveşte într-o arenă cu tauri”, într-un alt articol se arăta cum crainicul de la postul de radio San Francisco s-a bâlbâit când a încercat să apere democraţia. „NEMULŢUMIREA CONTINUĂ SĂ CREASCĂ ÎN TABĂRA ALIATĂ”, anunţa cu satisfacţie un ziar japonez, citându-l pe preotul Charles C. Coughlin, „curajosul şi binecunoscutul” misionar catolic din America.

Un japonez care nu se lăsa de loc impresionat de

toate acestea era amiralul 16 Yamamoto. Născut în 1884, în perioada marii redeşteptări aduse de „revoluţia Meiji”, acesta a primit botezul focului la Tsushima, sub ordinele amiralului Togo, iar acum era apostolul şi conducătorul forţei navale aeriene; Yamamoto reprezenta perfect întreaga forţă a noii Japonii. Dar, în acelaşi timp, Yamamoto cunoştea foarte bine şi America. Studiase la Harvard, fusese ataşat naval la Washington, călătorise de-a lungul şi de-a latul Statelor Unite. „Nu luaţi taxiul, luaţi autobuzul”, le spunea el japonezilor nou sosiţi în America.

Cunoştea, de asemenea, foarte bine optimismul şi capacitatea de a se adapta a Americii. Duşmanii săi aveau să facă mare caz mai târziu că „se lăudase” că va semna pacea la Casa Albă. De fapt spusese că Japonia nu va putea să proclame victoria până când nu va semna pacea la Casa Albă.

Mai presus de orice ştia însă foarte bine ce înseamnă producţia americană.

Poate că nu ştia, de exemplu, că în 1940 S.U.A. au fabricat 4.500.000 de automobile, în timp ce Japonia fabricase numai 48.000, dar aceste cifre nu l-ar fi putut surprinde. Ştia că Japonia se găsea în condiţii de inferioritate şi că nu era decât o chestiune de timp ca producţia americană să-şi spună cuvântul. „Dacă mi se spune să lupt fără a ţine seama de consecinţe – a mărturisit el premierului Konoye în 1941 –, voi acţiona cu furie în primele şase luni sau un an, dar nu-mi fac niciun fel de iluzii în ceea ce priveşte al doilea şi al treilea an de luptă”.

Pentru Yamamoto nu era decât o singură soluţie: o victorie rapidă, decisivă, înainte ca America să se pună în mişcare. Dacă ar putea zdrobi flota americană slăbită, în special acele portavioane care îi scăpaseră la Pearl Harbor, ar avea controlul întregului Pacific. Atunci ar fi posibil ca Washingtonul să prefere să ajungă la o pace favorabilă cu Japonia decât să facă faţă agoniei unui război de durată.

Şi chiar dacă ar fi fost vorba de un război de durată, nu are de ce să se teamă, întotdeauna i-au plăcut jocurile de noroc. Pe când se afla în America, jocurile lui preferate erau bridge-ul şi pocherul. „Îţi plac jocurile de noroc?” – l-a întrebat o dată pe un tânăr secretar de la Ambasada japoneză din Washington. Când tânărul i-a spus timid ca încă nu încercase, Yamamoto i-a retezat-o: „Oamenii care nu riscă nu merită să se stea de vorbă cu ei”.

Jocul era făcut. Din păcate, amiralul Chester W. Nimitz, comandantul flotei americane de la Pearl Harbor, refuza să joace. Perfect conştient că flota sa greu lovită nu era încă în formă ca să rişte o nouă luptă, Nimitz se mulţumea, pentru moment, cu atacurile rapide şi precise ale avioanelor de pe portavioane şi cu 17 raiduri menite să ridice moralul. Yamamoto a hotărât că pentru a-l face să iasă din bârlog nu are decât o singură cale, şi anume să cucerească o bază pe care americanii nu şi-ar putea permite să o piardă. Atunci când flota americană ar ieşi în larg pentru a răspunde provocării, el ar urma să se năpustească cu toate forţele de care dispune.

Midway părea să fie cea mai bună momeală. Nu era decât o bază mică a forţelor S.U. A din Pacificul central, dar cucerirea acestei baze oferea mai multe avantaje: ajuta la întărirea apărării patriei, era o bază utilă pentru avioanele de patrulare, dar mai presus de orice era o momeală pentru a atrage flota americană în larg. Fiind la o distanţă de numai 1.136 de mile de Pearl Harbor, Midway era un loc pe care americanii trebuiau să-l apere cu orice preţ. Vor veni acolo şi îi vor cădea în mână.

Ideea începuse să prindă formă în mintea sa încă din februarie 1942. Japonia se apropia tocmai de sfârşitul a ceea ce se numea „prima fază” a cuceririlor ei şi se punea întrebarea care avea să fie cea de-a doua fază. Unii erau de părere ca următoarea mişcare să fie spre vest – să se ocupe Ceylonul, eventual să se facă joncţiunea cu Rommel în Orientul Apropiat. Alt grup – băieţii cei deştepţi de la

Marele stat-major al marinei – voia să se meargă spre sud; cucerirea Noii Caledonii, a insulelor Samoa şi Fiji, ar fi însemnat izolarea Australiei.

Planul de a ataca baza de la Midway aparţinea Cartierului general al forţelor navale combinate şi acest fapt a fost suficient pentru a stârni gelozia Marelui stat-major al marinei şi a provoca disensiuni. Dar, abstracţie făcând de tradiţionalele rivalităţi dintre marinarii din birouri şi cei de pe nave, planul putea fi criticat.

Midway era departe – atacul nu ar fi avut o bază terestră pentru avioane.

Totodată Midway se afla în raza avioanelor S.U. A care îşi aveau baza în Hawaii.

Multora li se părea un loc prea mic şi îndepărtat ca să constituie o bază navală bună. Menţinerea acestei baze ar fi cerut folosirea unor nave de care ar fi fost foarte mare nevoie în altă parte. Pe deasupra nu era nici timp suficient pentru a face rost de echipamentul şi proviziile necesare pentru un atac la o distanţă atât de mare. A fixa data atacului în iunie însemna o adevărată sinucidere.

Totuşi, Midway prezenta un mare avantaj care înlătura orice obiecţii: era ideea lui Yamamoto. Nimeni nu i s-ar fi opus făţiş, aşa încât, la 5 aprilie, Marele stat-major al marinei, care se împotrivise, a dat totuşi binecuvântarea necesară planului. Dovedind o atitudine conciliatoare, Yamamoto a propus ca pasul următor să fie operaţia Fiji-Samoa. Apoi, deoarece Marele stat-major al marinei sc. 18 temea de un bombardament posibil din insulele Aleutine, el a adăugat planului Midway şi atacul asupra insulelor Aleutine. Avea nave destule şi în felul acesta putea să-i zăpăcească pe americani.

Dar rivalităţile din servicii se şterg greu, şi pe la mijlocul lunii aprilie era clar că Marele stat-major al marinei tărăgăna încă lucrurile. Acesta voia să mai amâne atacul cu o lună.

Toate discuţiile au încetat la 18 aprilie. Era o zi de

primăvară ca toate celelalte când primul ministru Hideki Tojo a pornit într-o inspecţie. În timp ce avionul său se îndrepta spre micul port Mito, dintr-odată un avion cafeniu „foarte straniu” a fost văzut îndreptându-se spre ei. Un moment deconcertant., apoi şi-au dat seama înnebuniţi că era un bombardier american. Avionul lui Tojo a virat brusc, în timp ce avionul american a trecut pe lângă ei, văzându-şi mai departe de drum.

Întreaga Japonie a fost la fel de surprinsă când 16 fortăreţe zburătoare B-25 ale locotenent-colonelului Jimmy Doolittle au trecut în faimosul lor raid. Japonezii reperaseră formaţiile de luptă ale S.U.A. şi aşteptau într-adevăr o vizită în ziua următoare, când portavioanele ar fi fost destul de aproape pentru a putea lansa avioanele. Dar nimănui nu i-ar fi trecut prin minte că americanii ar fi putut să lanseze bombardiere cu rază mare de acţiune de pe puntea unui portavion.

Stricăciunile produse au fost mici, dar şocul şi ofensa imense.

Nimeni nu a fost atât de impresionat de acest atac ca amiralul Yamamoto.

Securitatea împăratului devenise o obsesie pentru el. După raid s-a închis în cabina sa de pe Yamato şi a rămas acolo, cufundat în gânduri, o zi întreagă.

Intendentul-şef Omi nu-l văzuse niciodată atât de palid şi de abătut.

Nu mai încăpea nicio urmă de îndoială în privinţa atacului asupra bazei Midway. Operaţia căpătase acum o nouă întorsătură importantă. Ea se impunea pentru a întări perimetrul defensiv al Japoniei, iar Yamamoto era mai hotărât ca oricând să dezlănţuie bătălia care trebuia să distrugă flota S.U.A. Marele stat-major al marinei a încetat să se mai opună şi l-a îndemnat pe amiral să pornească atacul.

Comandorul Kameto Kuroshima, şeful secţiei operaţii de pe Yamato, a căzut într-una din acele stări de transă şi

contemplare care îi erau specifice. Prin funcţia sa trebuia să coordoneze operaţiile, şi toată lumea căzuse de acord că era parcă născut pentru aşa ceva. Întreaga sa existenţă se axa numai pe aceste operaţii.

Când trebuia să dea o anumită soluţie se retrăgea în cabina sa şi nu mai ieşea de acolo zile de-a rândul. Uneori ardea tămâie şi medita în întuneric. Alteori stătea în 19 biroul său îngropat în hârtii, în timp ce mucurile de ţigări se adunau unele peste altele (le punea într-un pahar umplut pe jumătate cu apă, pentru că nimeni nu ar fi avut curajul să-i dea pe mână o scrumieră). Dus pe gânduri, uita de toate şi de tot – lumea spunea că ar fi fost în stare chiar să doarmă încălţat. Ordonanţele îl numeau în mod nepoliticos Boke-Sambo, adică „conţopistul cu capul în nori", dar Yamamoto ştia el ce ştia. Amiralul nu se sinchisea de aceste comportări bizare, căci Kuroshima era, aşa cum prea bine conveniseră toţi, „zeul operaţiilor".

Planul care a rezultat era, într-adevăr, tot atât de valoros ca şi omul care îl pregătise. Presupunea un fel de balet naval complicat, care includea nu mai puţin de 16 grupe de diferite nave, acţionând toate în perfectă coordonare, întreaga operaţie era axată în jurul „zilei N", ziua programată pentru debarcarea la Midway.

În ziua N-3, amiralul Hosogaya avea să înceapă reprezentaţia cu atacul asupra insulelor Aleutine. Apoi, în ziua N-2, minunata forţă de atac a amiralului Nagumo, formată din şase portavioane, trebuia să atace insulele Midway dinspre nord-vest, înlesnind astfel cucerirea lor. În ziua N, forţele de invazie urmau să sosească din vest, sprijinite de flota a doua a viceamiralului Nobutake Kondo. În acelaşi timp, forţa principală – numeroasele cuirasate ale amiralului Yamamoto – trebuia să stea între cele două grupuri de nave, cam la trei sute de mile în spate, aşteptând să atace flota S.U.A. când aceasta va porni pentru salvarea insulelor Midway. La nord, câteva dintre navele lui Hosogaya se vor găsi destul de aproape pentru a

face joncţiunea cu Yamamoto când acesta se va îndrepta să dea lovitura decisivă.

Pentru a fi cât mai sigur, Kuroshima a aranjat să se întreprindă şi o acţiune de recunoaştere. Două şiruri de submarine vor fi aşezate între Midway şi Hawaii.

Acestea vor detecta flota S.U.A. şi vor raporta imediat asupra celor ce se petrec acolo; eventual vor face şi câteva exerciţii de tragere la ţintă.

Evident, acestea erau doar liniile principale, scheletul planului. Acum scena trebuia să se mute din semiobscuritatea parfumată a cabinei lui Kuroshima în camera secţiei operaţii cu linoleum lucios, unde statul-major avea să examineze planul, urmând ca fiecare să-şi aducă contribuţia. Căpitan-comandorul Yoshirō Wada, ofiţerul cu transmisiile, trebuia să stabilească sisteme de comunicaţie bune, căpitan-comandorul Yasuji Watanabe să se ocupe cu probleme tactice, în timp ce căpitan-comandorul Akira Sasaki trebuia să se îngrijească de cele necesare piloţilor şi avioanelor. Alţii au luat asupra lor diferite alte acţiuni, ca alimentarea cu combustibil, navigaţia şi sprijinul trupelor la debarcare.

Amiralul Yamamoto venea adesea să vadă cum merg lucrurile. La drept 20 vorbind era planul lui, iar el nu făcea parte din acei comandanţi care ar fi primit sfaturi de la statul său major; aceştia se aflau acolo ca să aducă la îndeplinire hotărârile pe care le lua el. Când era vorba de şedinţe mai mari îşi alăturau birourile în camera secţiei operaţii, formând acolo un fel de masă de conferinţe; când aveau şedinţe mai restrânse stăteau pe nişte canapele de piele maron dispuse de jur-împrejurul unei mese, pe care întotdeauna se găsea o cutie cu ţigarete „Sakura”, brânză şi marele simbol al victoriilor lor – o sticlă de whisky Johnnie Walker Red Labei, „eliberată” de la Singapore.

Yamamoto nu fuma şi nici nu bea, dar nu era distant. Glumea cu întreg personalul şi era întotdeauna plin de grijă faţă de toţi cei cu care lucra. Foarte oficial în timpul

serviciului (nimeni nu l-a văzut vreodată scoţându-şi haina), era dezarmant de uman în afara serviciului. Slăbiciunea sa pentru dulciuri, pentru shogi, ca şi pentru apa de colonie „Hechima" făcea din el un om, o făptură din carne şi oase, care parcă nu avea nimic comun cu monumentul naţional care devenise acum.

La sfârşitul lunii aprilie i-a primit pe comandanţii săi principali, amiralii Nagumo şi Kondo, în biroul său cu covor roşu, care se afla chiar în spatele camerei secţiei operaţii. Aceştia tocmai se întorseseră din Oceanul Indian şi nu ştiau nimic despre Midway. Se prezentaseră acum să primească dispoziţii. Lui Nagumo îi era indiferent – portavioanele sale puteau face faţă oricărei situaţii – dar Kondo începu să-şi exprime unele din vechile sale obiecţii. Yamamoto i-a tăiato scurt; toate lucrurile fuseseră de mult puse la punct.

Pe data de 1 mai planurile de luptă erau terminate. În acea zi comandanţii diferitelor forţe s-au adunat la bordul lui Yamato pentru un instructaj de patru zile şi manevre miniaturale (joc de război). Experimentând planul pe masa de joc, Echipa roşie (flota S.U.A.) a atacat pe neaşteptate Echipa albastră (portavioanele lui Nagumo), în timp ce avioanele respective bombardau insulele Midway. Conform regulilor se înregistraseră nouă lovituri în favoarea flotei americane, iar navele Akagi şi Kaga au fost scufundate. Contraamiralul Matome Ugaki, perspicacele şef de stat-major al lui Yamamoto, a schimbat repede arbitrajul; şase lovituri au fost şterse dintr-odată, iar nava Akagi readusă în stare de plutire.

Succesul fiind astfel asigurat, maşinile mimeografului s-au pus în funcţiune.

La 5 mai, Ordinul nr. 18 al cartierului general imperial a dat dispoziţie flotei combinate ca „în cooperare cu armata să ocupe insulele Midway şi punctele cheie din Aleutinele de vest". Au urmat apoi şi alte ordine, şi, în fine, ordinul care a fixat 21 o denumire de cod oficială, acea

emblemă care transformă orice plan militar din vis în realitate. De acum încolo proiectul avea să se numească „Operaţia MI”, insulele Aleutine „AO”, iar Midway urma să fie cunoscut sub denumirea de „AF”.

Un ultim amănunt. Amintindu-şi de manevrele miniaturale, comandorul Kuroshima s-a gândit că nu ar strica să afle ceva mai mult despre flota S.U.A.

Astfel, în jurul datei de 8 mai a adăugat câteva măsuri suplimentare de precauţie.

O serie de hidroavioane care se alimentau de la submarine trebuiau să întreprindă o acţiune de recunoaştere la Pearl Harbor cu o săptămână înainte de atac pentru a da ultimele informaţii asupra mişcărilor inamicului.

Navele începeau să se strecoare spre larg una câte una. La începutul lunii mai, câteva submarine s-au îndreptat spre sud, fiecare transportând câte un submarin de buzunar, în speranţa de a regiza şi câteva atacuri de diversiune asupra oraşului Sydney şi a insulei Madagascar. Astfel ar abate şi mai mult atenţia şi forţele inamicului de la direcţia principală de atac. Alte submarine s-au îndreptat spre est pentru a putea alimenta avioanele care plecau în recunoaştere spre Pearl Harbor, iar unele s-au dus să formeze cele două şiruri care urmau să dea de ştire atunci când americanii aveau să iasă în larg. Unul însă a pornit singur spre est.

Abilul locotenent-comandor Yahachi Tanabe a ajuns cu submarinul său I-168 chiar la uşa inamicului. Voia să întreprindă o acţiune de recunoaştere la Midway şi apoi să raporteze asupra celor ce se petreceau acolo.

Căpitan-comandorului Yasumi Toyama nu i-ar fi stricat unele informaţiii secrete. El răspundea de debarcări şi nu ştia nimic despre Midway. Aşa după cum a mărturisit mai târziu, Midway era pentru el „pur şi simplu un punct oarecare în întinsul ocean”. Nu avea nicio fotografie, avionul care trebuia să facă fotografii fusese doborât în

timp ce se apropia de insulă. Hărţile sale erau sumare şi vechi.

S-a hotărât să acosteze în partea de sud, acolo unde recifele erau foarte aproape de ţărm. Nu-şi dăduse seama niciodată că în partea de nord a recifelor exista o trecere.

De asemenea, habar nu avea ce va găsi când va ajunge acolo. O informaţie a marinei sugera că pe insulă se aflau 750 de infanterişti ai marinei S.U.A. După părerea armatei se găseau vreo 1.700. Cele mai multe surse erau de acord că Midway ar avea 50 – 60 de avioane, vreo 10 tunuri antiaeriene, cam tot atâtea tunuri de coastă şi nimic altceva.

În orice caz, japonezii dispuneau de forţe suficiente. Avea să fie o acţiune comună a armatei şi marinei cu un total de 4.600 de oameni. Regimentul 28 infanterie al colonelului Ichiki putea să facă faţă situaţiei oriunde ar fi fost necesar, de altfel ca şi genieştii săi şi compania de tunuri cu viteză mare de tragere.

Forţa a 2-a specială mixtă de debarcare a comandorului Ota era la fel de puternică, şi tot aşa era flota propriu-zisă şi chiar echipa de la serviciul meteorologic. Toţi aveau arme de foc din belşug – marina singură dispunea de 94 de tunuri.

Singura problemă reală era aceea a debarcării, şi aceasta dădea multă bătaie de cap. Căpitan-comandorul Shirō Yonai, şeful statului-major al forţelor de debarcare, ştia că aveau nevoie de ambarcaţiuni cu fund plat pentru a putea trece peste recife şi nu exista niciuna în întreaga marină japoneză. În cele din urmă el a renunţat la mândrie şi a împrumutat câteva de la Şcoala de infanterie a armatei.

La 15 mai forţele de ocupaţie ale marinei au început să se îndrepte spre locul de concentrare a trupelor de la Saipan. La 18 mai colonelul Ichiki a făcut o vizită pe nava Yamato amiralului Yamamoto pentru a primi din partea acestuia instrucţiunile necesare. Apoi a plecat împreună cu

trupele sale să-şi îndeplinească misiunea.

În aceeaşi zi, subofiţerul Tokayoshi Morinaga., pilot de avioane torpiloare pe portavionul Kaga, a simulat un atac asupra unor crucişătoare care efectuau manevre în Marea Interioară. Aviatorii făceau ultimele exerciţii, iar Morinaga era un demn reprezentant al celor care erau consideraţi cei mai buni piloţi de avioane torpiloare din lume. De cinci ani, de la incidentul din China din 1937, era pilot de luptă.

Pe Akagi, nava-amiral a flotei de portavioane, oamenii amiralului Nagumo se agitau de colo-colo, strângând la un loc avioanele, piloţii, proviziile. Atacul fusese stabilit, în mod precis, pentru ziua de 4 iunie, şi şeful de stat-major al lui Nagumo, contraamiralul Ryunobuke Kusaka, considera că această dată fusese fixată prea devreme. Piloţii aveau nevoie de 40 – 50 de zile pe uscat să se odihnească şi să ajute la instruirea noilor veniţi. Dar ca toţi ceilalţi care erau de părere că atacul trebuie amânat, el a fost repede pus la punct de cei de la cartierul general al flotei combinate.

Ce-i drept, atacul nu-l preocupa prea mult pe Kusaka. Chiar dacă nu ar fi avut destul timp pentru pregătire, el încerca să scoată noi promoţii de aviatori în locul celor căzuţi la Pearl Harbor. De fapt el avea sentimentul că aceasta nici nu prea avea mare importanţă, căci, oricum, îşi spunea el: „Putem să-i batem pe yankei dintr-o singură lovitură”.

Această ocazie avea să vină curând. La 20 mai amiralul Yamamoto a fixat gruparea tactică finală a forţelor sale şi acum inima întregii flote – 70 de nave mari de război – se afla pentru ultima dată la Hashirajima. Nava Yamato, de 64.000 de tone, le umbrea pe toate celelalte. Tocmai se întorsese dintr-o scurtă călătorie de aprovizionare la Kure. Yamato era cel mai mare cuirasat din lume: tunurile lui de 450 mm puteau să bată pe o rază de peste 25 de mile. Oricât era de mare această navă, în

centrul atenţiei se afla flota de atac a amiralului Nagumo, formată din portavioane impresionante – nava Akagi, de 30.000 de tone, urâta decană a flotei de portavioane. Kaga, cea mai puternică navă dintre toate. apoi navele mai moderne Hiryū şi Sōryū, care în momentul încheierii tratatului naval de la Londra fuseseră declarate ca având fiecare câte 10.000 de tone, dar care de fapt aveau câte 18.000 de tone.

Printre ele ar fi trebuit să se găsească şi superbele portavioane Zuikaku şi Shōkaku, dar acestea au fost trimise în Marea Coralilor, unde au fost atinse. La 17 mai Shōkaku s-a întors cu greu la Kure, cu puntea de decolare avariată, iar prova arsă de bombele americane. Zuikaku a sosit două zile mai târziu, fără avarii, dar cu grupul aerian grav lovit. Celor două nave le mai rămăseseră doar şase avioane torpiloare şi nouă bombardiere în picaj.

Aşa că nu putea fi vorba ca aceste nave să ia parte la luptă. În orice caz, patru portavioane erau suficiente. Americanilor le rămăseseră puţine portavioane.

Portavionul „de tip Saratoga” fusese cu siguranţă scufundat în bătălia din Marea Coralilor şi probabil că aceeaşi soartă o avusese şi portavionul Yorktown. Chiar dacă acesta a supravieţuit, nu avea nicio importanţă. Dacă Shōkaku nu putea lua parte la bătălia de la Midway, cum ar fi putut să o facă Yorktown?

Departe de a constitui un motiv de ezitare, Marea Coralilor a întărit de fapt încrederea fiecăruia. La drept vorbind, lupta aceea fusese dusă de a cincea escadrilă aeriană, în general considerată cea mai slabă din toată flota. Dacă o formaţie fără valoare a putut să se menţină la egalitate cu ceea ce americanii aveau mai bun, acum cu escadrila întâi şi a doua aeriană în frunte va fi un joc pentru copii – ele erau doar crema aviaţiei navale japoneze. „Copilul din flori”, aşa cum se glumea prin popote când se vorbea delicat, „câştigase o victorie”; prin urmare, „copiii legitimi nu vor găsi niciun rival în lumea

întreagă”.

Sigur de victorie, unul dintre cartierele generale a cerut oficiului poştal de la baza navală Yokosuka să trimită corespondenţa la Midway. Flota îi găsise insulei şi un nou nume: „Glorioasa lună iunie”. Ofiţerii care atunci când a avut loc atacul 24 de la Pearl Harbor îşi duseseră pe uscat bunurile personale, cum ar fi aparate de fotografiat, binocluri, fotografii de familie, jocuri de go şi shogi, şi le aduceau acum înapoi la bord. Subofiţerul Morinaga se tot gândea în sinea sa cât de diferit îi apărea de data aceasta totul faţă de începutul războiului. Îşi amintea cum atunci a stat treaz toată noaptea. Acum a dormit tun. Bătălia de la Midway va fi uşoară, „tot atât de uşoară ca şi cum ai răsuci braţul unui prunc”.

Nu era de mirare că la recepţia de gală de la 25 mai, dată în cinstea evenimentului, toată lumea era cât se poate de bine dispusă. Nu era surprinzător că toţi au ciocnit cu ceştile date de împărat şi au ţinut toasturi, în contrast cu aceasta, ziua de 26 mai a fost liniştită, o zi de instrucţiuni, de punere la punct a milioane de amănunte necesare pentru a câştiga o mare victorie. Departe, la sud, navele de transport se adunaseră la Saipan. Trupele făceau exerciţii de debarcare, ajungând pe ţărm aruncate de valuri. Dragoarele, vânătoarele de submarine, navele de patrulare au început să iasă în acea după-masă din port, plecând astfel mai înainte pentru a se putea alimenta la Wake. Din Ominato, portul situat la nord, ieşeau în larg şi primele unităţi ale forţelor care se îndreptau spre Aleutine.

Cu portavioanele Ryujo şi Junyo în frunte, ele au dispărut curând în direcţia est, pierzându-se în ceaţa care învăluia totul.

Miercuri 27 mai, ora 6 dimineaţa, în rada de la Hafihirajima, pe catargul navei Akagi a amiralului Nagumo, s-a înălţat un drapel; acest semnal indica: „Ieşirea conform planului”. Lanţurile ancorelor care se ridicau au prins a zdrăngăni, iar forţa de atac a început să

se pună în mişcare, mai întâi crucişătorul uşor Nagara, conducând cele 11 distrugătoare care formau paravanul de protecţie. apoi crucişătoarele Tone şi Chikuma., după aceea cuirasatele Haruna şi Kirishima cu catargele lor curioase în formă de pagodă şi, în sfârşit, Akagi, Kaga, Hiryū, Sōryū.

În timp ce acestea se strecurau în monom pe lângă navele din marea grupare de cuirasate şi crucişătoare ale lui Yamamoto şi Kondo, care erau încă ancorate, marinarii aliniaţi la balustrade ovaţionau şi îşi fluturau beretele. Soarele strălucea şi părea de bun augur după zilele înnorate şi umede de până atunci. Dar cel mai bun augur, aşa cum prea bine ştiau cu toţii, era chiar acea zi de 27 mai 1942 – Ziua marinei, când se sărbătoreau 37 de ani de la marea victorie a amiralului Togo asupra ruşilor, la Tsushima.

Încet-încet navele au traversat apele Mării Interioare, au trecut prin strâmtoarea Bungo şi apoi au pătruns în marile învolburări albastre ale Pacificului. Patria rămânea în urmă, pierzându-se în ceaţă, iar cei de pe nave îşi 25 reluau ocupaţiile obişnuite. Unii au început să facă exerciţii de gimnastică ritmică pe puntea de zbor a navei Akagi. Maşinile măreau din ce în ce viteza, navele îşi urmau calea.

În acea seară, în rada de la Hashirajima, amiralul Yamamoto se retrăsese ca ele obicei în cabina sa de pe Yamato. Asta se întâmpla ori de câte ori dorea să scrie scrisori, iar scrisul era pentru el un adevărat ritual. Ordonanţa avea grijă să aşeze pe o masă pensule şi cerneală, apoi, după ce întindea cu grijă hârtia pe covor, Yamamoto îngenunchea şi începea să-şi aştearnă gândurile pe hârtie într-o scriere japoneză dintre cele mai frumoase. El scria tot felul de scrisori, multe dintre acestea erau adresate copiilor, unele însă erau scrise pe o hârtie specială pe care nu o folosea pentru niciun alt fel de scrisori. Acestea erau hărăzite gheişei pe care o avea la

Tokio, Chiyoko Kawai.

Scrisoarea din seara aceea era foarte serioasă, îşi dădea prea bine seama că juca pe o singură carte: ori tot, ori nimic. Îi spunea că ar vrea să renunţe la tot, să fugă de lume şi să fie singur cu ea. Dar iată că acum pornea din nou la luptă, având sub comanda sa întreaga flotă din Pacific. Aveau să urmeze zile grele. – „îmi închipui că momente cu adevărat încântătoare vor fi puţine”.

La 28 mai forţele destinate atacului asupra insulelor Attu şi Kiska au părăsit portul Ominato. Mai jos, la Saipan, forţele care aveau să atace Midway s-au pus de asemenea în mişcare. Exact la ora 5 după-masă, crucişătorul uşor Jintsu conducea 12 nave de transport şi petrolierul Akebono Maru afară din port. Li s-au alăturat şi câteva nave de patrulare, iar navele de transport pentru hidroavioane Chitose şi Kamikawa Maru încheiau convoiul. Toate acestea aveau să-şi schimbe mai târziu direcţia, având misiunea să cucerească micuţa insulă Kure, situată la vest de Midway, şi să stabilească acolo o bază pentru hidroavioane care să sprijine invazia.

În aceeaşi după-amiază, grupul de sprijin format din crucişătoarele grele ale amiralului Kurita a ieşit din Guam, urmând o cale paralelă. Această grupare cuprindea superbele nave Kumano, Suzuya, Mikuma şi Mogami, care trebuiau să joace un rol important în acoperirea debarcării.

La Hashirajima forţele principale se legănau încă ancorate. Pe Yamato, la ora 11, 50, fanfara s-a adunat ca de obicei în faţa sălii de mese a ofiţerilor. Cinci minute mai târziu au intrat ofiţerii în uniformele lor albe scrobite şi au luat loc.

Intendentul-şef Omi a bătut la uşa amiralului Yamamoto, în timp ce fanfara intona un marş. Amiralul a ieşit din cabină – era întotdeauna gata – şi s-a 26 îndreptat apoi cu paşi mari spre sala de mese, în timp ce personalul se înclina cu respect. Ceremonia era zilnică atunci când

nava-amiral se afla în port, iar ziua aceea era ca toate celelalte, dar pentru mult, mult timp avea să fie ultima.

La 29 mai, de cum s-a crăpat de ziuă, au plecat din port şi restul navelor. Întâi au trecut forţele puternice ale amiralului Kondo, având menirea să dea un impuls şi mai mare invaziei: două cuirasate, cinci crucişătoare grele, portavionul mic Zuiho şi o mulţime de distrugătoare.

Şi, în fine, forţa principală. La ora 6 dimineaţa maşinile au fost pornite şi cele 34 de nave ale amiralului Yamamoto – inima flotei combinate – s-au pus în mişcare. Având în frunte puternica navă Yamato, şapte mari cuirasate alunecau prin strâmtoarea Bungo, îndreptându-se spre Pacific, în jurul lor foia obişnuitul paravan de distrugătoare, crucişătoare şi avioane de pe portavionul de escortă Hosho. Aranjamentul ca aceste nave să plece ultimele era cu tâlc. Ele urmau să stea ascunse în timp ce Nagumo şi Kondo atrăgeau inamicul în larg şi apoi aveau să pornească şi să dea lovitura de graţie.

Takeo Ikemoto, un tânăr marinar de pe una din navele escadrei, scrisese: „Artileristul-şef a făcut un apel călduros, cuvintele sale o să ne rămână veşnic în minte”.

„O zi frumoasă, o zi cât se poate de potrivită pentru o plecare atât de importantă”, nota un inginer de pe Fuso în jurnalul său. Întreg echipajul, scria el mai departe, era foarte bine dispus.

Şi de ce nu ar fi fost? Cum ar fi putut această imensă armată să fie înfrântă?

Era formată din 11 cuirasate, 8 portavioane, 23 de crucişătoare, 65 de distrugătoare, zeci de nave auxiliare – în total vreo 190 de nave. Înaintând în Pacific în direcţia est, s-au răspândit pe o distanţă de peste 1.800 de mile, formând un mare arc care se întindea de la insulele Kurile până la Guam. Numai în această singură operaţie maşinile lor foloseau mai multă păcură decât întreaga flotă japoneză într-un an în timp de pace. În această epocă nouă de dominaţie a forţelor aeriene, formaţia de nave era

sprijinită de 700 de avioane şi hidroavioane.

Numai pe portavioanele de primă clasă ale lui Nagumo se aflau 261 de avioane, iar personalul se ridica la 100.000 de oameni, cuprinzând o strălucitoare armată de 20 de amirali. Comandantul suprem era amiralul Isoroku Yamamoto în persoană.

Şi ce le stătea împotrivă? Flota combinată aprecia forţele S.U.A. la două sau trei portavioane şi două sau trei tipuri de nave de escortă, vreo două cuirasate, 11 – 13 crucişătoare şi probabil 30 de distrugătoare. Toate acestea însumau destul de 27 puţin, iar ultimele rapoarte indicau că nici măcar atâtea nu ar fi. La 15 mai un avion de patrulare reperă două portavioane în jurul insulelor Solomon.

Asta însemna că s-ar fi putut să nu existe niciun portavion în regiunea Midway. În acest caz operaţia avea să fie şi mai uşoară decât se aştepta, deşi în felul acesta vor pierde ocazia de a distruge portavioanele americane.

Singurul lucru care avea importanţă era ca flota S.U.A., să acţioneze potrivit previziunilor. Ea trebuia să se afle la Pearl Harbor şi apoi să iasă de acolo şi să cadă direct în cursă. Sigur că aşa avea să se întâmple. Până şi ordinele indicau aceasta. Ordinul imperial general nr. 94 spunea clar: „Vom distruge flota inamică, care va apărea în timp ce operaţiile noastre vor fi în curs de desfăşurare”.

Dar dacă totuşi americanii ştiau ce puneau japonezii la cale? Dar aşa ceva nu era cu putinţă. Amiralul Nagumo a demonstrat-o în timp ce portavioanele sale se îndreptam spre punctul de lansare. În raportul serviciului său secret cu privire la aprecierea situaţiei, paragraful (d) spunea clar: „Inamicul nu cunoaşte deloc planurile noastre”.

Cam la acea vreme, la o depărtare de 7.000 de mile spre est, într-o cameră de hărţi la Ministerul Marinei din Washington, un mic grup de ofiţeri, aflat în faţa unei hărţi a Pacificului, făcea ultimele retuşuri. Titlul hărţii, scris cu litere mari de tipar, era: „Studiul campaniilor «AF» şi

«AOB», 29 mai 1942”.

Itinerariul forţelor care se îndreptau spre insulele Aleutine era clar acum, fiind trasat cu grijă în cerneală roşie şi având adăugată o notă suplimentară: „Plecarea presupusă la 08,00, 26 mai”. Mişcările forţelor de invazie erau de asemenea clare – o linie roşie pornea de la Saipan, marcând foarte limpede: „Plecarea 28 mai”.

Forţa de şoc a amiralului Nngumo pricinuia oarecare necazuri. Data plecării, 27 mai, era destul de clară, însă pe linia care pornea oblic în jos de la nord-vest spre Hawaii era însemnat: „Această cale ar putea fi abandonată”. O altă linie fusese trasată direct spre est, ducând la Midway. La Pearl Harbor, la Cartierul general al comandantului flotei americane din Pacific (CINCPAC), alţi ofiţeri lucrau la o hartă similară. Experţii din ambele locuri erau în strânsă legătură, schimbând date, comparând note, având uneori păreri diferite în interpretările pe care le făceau. La Pearl Harbor, de exemplu, ruta amiralului Nagumo se îndrepta mai departe spre nord şi apoi continua spre sud-est, către Midway, drum compas 135°. Dar şi aici domnea nesiguranţa. Nimeni nu ştia cu certitudine, de exemplu, ce era programat să aibă loc la ora 18,00 în ziua de 2 iunie undeva la vreo 650 de 28 mile vest de Midway. Era vorba, evident, de un „rendez-vous”, dar de ce natură anume, era greu de precizat.

După cât se părea, mai rămâneau câteva amănunte care nu puteau fi descoperite nici măcar de o echipă de ofiţeri foarte pricepuţi din serviciul secret.

— Cifrul şi obiectivul.

Vizitatorii nu erau niciodată bineveniţi acolo. Pentru a putea vorbi cu cineva de la serviciul de informaţii al marinei la Pearl Harbor trebuia mai întâi să suni la o uşă încuiată ce se afla în capul unei scări care ducea la subsol. După puţin timp apărea un om, şi dacă prezentai toate legitimaţiile necesare, uşa se deschidea.

După ce coborai scările, jos dădeai peste o altă uşă,

de asemenea încuiată, şi se repeta procedura. Numai când se deschidea această a doua uşă, pătrundeai în sfârşit înăuntru.

De cum intrai, te aflai în mijlocul unei dezordini nemaipomenite. Vreo douăzeci de oameni lucrau înghesuiţi unul într-altul, descurcându-se cu greu într-o mare de hârtii. Orice urmă de sistem de fişier dispăruse de mult de acolo. Teancuri de dosare şi tot felul de pliante erau adunate unele peste altele pe birouri, pe scaune, pe podele. Căpitan-comandorul Joseph J. Rochefort junior, un bărbat înalt şi slab, plin de umor, caustic, în papuci şi purtând o haină roşie de casă, prezida toată această activitate febrilă.

Joe Rochefort se ocupa de mult timp cu descifrarea codurilor. La începutul deceniului al treilea ajutase pe un alt tânăr ofiţer talentat, Laurence F. Safford, să înfiinţeze primul centru al marinei în acest domeniu, în anii depresiunii economice de după 1930 a reuşit să descopere, pentru propria sa plăcere, cifrul „cenuşiu” al Departamentului de Stat. („Erau furioşi”.) În toamna anului 1940 a colaborat la descifrarea principalului cod naval japonez JN-25, aşa că acum era un bun cunoscător al meseriei.

În mai 1941 a înfiinţat staţia sa de la Pearl Harbor. Cunoscută celor de meserie sub denumirea de „Hypo”, această staţie asculta transmisiile japoneze împreună cu o altă staţie de la Cavite („Cash”), precum şi cu centrala de la 29

Washington („Negat”). Din punct de vedere tehnic, cartierul general era la Washington, dar cele trei staţii lucrau ca una singură. Specialişti buni, în stare să descifreze coduri erau puţini la număr; ei lucrau însă împreună de ani şi ani, discutând şi împărtăşindu-şi rezultatele, teoriile, bănuielile.

La 7 decembrie 1941, strădania lor nu a fost de niciun folos. Transmisiile navale japoneze încetaseră, iar

Tokio schimbase de asemenea cheia codului JN-25, producând confuzie câteva zile. Dar în curând circuitele au intrat iarăşi în funcţiune. Pe la 10 decembrie fusese descoperită noua cheie şi recepţionările erau iarăşi foarte bune. Rochefort îşi petrecuse toamna studiind sistemul de transmisie al amiralităţii japoneze, iar acum centrul său se alăturase celorlalte staţii pentru a dezlega noul cod JN-25.

Nu se putea spune că cineva ar fi înţeles foarte mult în mod direct. Procesul de descifrare permitea rareori înţelegerea a mai mult decât 1015 dintr-un mesaj.

Restul era analiză: poate numele unei nave sugera numele alteia care o însoţea de obicei. sau o operaţie precedentă putea ajuta data următoare, când apăreau aceleaşi nume de localităţi. sau uneori sistemul obişnuit de lucru al unui operator era în stare să le dezvăluie sursa; literele puteau fi schimbate, dar tehnica de transmnitere a unui telegrafist rămânea întotdeauna aceeaşi.

Era necesară o echipă de diferiţi specialişti pentru a putea pătrunde toate acestea. Idealul ar fi fost ca cineva să fie în măsură egală marinar, lingvist şi un isteţ dezlegător de enigme, aşa încât nu era de loc surprinzător că centrul de descifrare al marinei era cunoscut ca o echipă de individualişti. Nominal erau subordonaţi celui de-al 14-lea district naval, dar în fapt fuseseră lăsaţi să-şi exercite în voie meseria, care presupunea calităţi speciale. Munca pe care o făceau îi pasiona şi, în timp ce se desfăşura ofensiva japoneză, aveau pe deplin posibilitatea să-şi valorifice capacităţile. Treptat au absorbit o cantitate remarcabilă de cunoştinţe unice.

Într-o zi, pe la sfârşitul lunii aprilie, au primit un mesaj cu totul neobişnuit de la Washington. Era de fapt prima şi singura comunicare pe care Rochefort a primit-o cândva direct de la amiralul Ernest J. King, comandantul suprem al flotei Statelor Unite. COMINCH dorea ca Rochefort, bazat pe mesajele interceptate în mod curent, să prezinte aprecierile sale pentru o perioadă de timp mai

îndelungată în privinţa planurilor navale ale japonezilor.

Nu era obiceiul lui King, ca să nu spunem mai mult, să se adreseze atât de departe pentru a obţine o informaţie. Totuşi, era de înţeles în acel moment special, 30 când japonezii tocmai bombardaseră Ceylonul, însemna oare aceasta o strămutare majoră a războiului spre India, sau japonezii aveau să se întoarcă în curând în Pacific? Acest răspuns prezenta o deosebită importanţă.

Rochefort a înaintat o notă care cuprindea patru puncte, reflectând părerea întregului său personal: 1) operaţiile japoneze în Oceanul Indian au luat sfârşit; flota se întorcea acasă; 2) nu aveau de gând să atace Australia; 3) plănuiau o operaţie la sud de Rabaul, operaţie pentru care fuseseră deja afectate forţele necesare; 4) anumite semne indicau că se pregătea ceva în Pacific, dar nu putea spune când şi unde.

Pe la sfârşitul lunii aprilie, problemele neclarificate începeau să se lămurească.

Operaţiile de la sud de Rabaul erau, cu siguranţă, îndreptate spre Port Moresby – unităţi ale flotei S.U.A. Înaintau spre Marea Coralilor. Cealaltă operaţie rămânea încă un mister, totuşi părea aproape sigur că avea să fie în Pacificul central, şi dacă te uitai pe hartă era greu să nu-ţi opreşti privirile asupra Midway-ului.

Servind de multe ori ca o staţie de aprovizionare, un punct releu de cabluri comerciale, o escală pentru Clipper-ele panamericane, Midway era în general o bază navală foarte utilă pentru avioanele de patrulare, dar şi foarte expusă. Era formată doar din două insuliţe, Sand şi Eastern, situate una lângă alta într-o frumoasă lagună albastră. Pe o distanţă de o mie de mile de jur-împrejur nu găseai nicio altă insulă. Midway era absolut singură în mijlocul Pacificului.

Amiralul Nimitz a făcut o scurtă vizită acolo la 2 mai, petrecând o zi cu cei doi comandanţi ai bazei, comandorul Cyril T. Simard şi locotenent-colonelul de infanterie marină

Harold Shannon. Nimitz nu a pomenit de nicio ameninţare specială, dar s-a întrebat de ce ar avea nevoie ca să apere Midway-ul împotriva unui atac. Cei doi şi-au arătat din plin doleanţele.

— Dacă vă procur toate aceste lucruri care spuneţi că vă sunt necesare, veţi putea atunci apăra Midway-ul împotriva unui mare atac amfibiu?

— Da, domnule amiral – au răspuns amândoi.

A mai trecut încă o săptămână, şi Rochefort, care se afla la Pearl Harbor, începuse să-şi formeze o imagine mai precisă asupra intenţiilor japonezilor. Ca de obicei, era de fapt o chestiune de a pune cap la cap frânturi de mesaje interceptate de toate trei staţiile: Pearl, Washington şi un nou centru amenajat în Australia, în locul celui pierdut în Filipine. Dar nici aceste surse nu procurau un material concludent. Totul era foarte eterogen., dar revelator. De exemplu, apărea clar că Divizia 3 de cuirasate a amiralului Kondo avea mereu convorbiri cu gruparea 1 de 31 portavioane a amiralului Nagumo., că unele nave de transport primeau ordine să se îndrepte spre Saipan şi că Divizia 3 vorbea şi cu ele., că Divizia 7 de crucişătoare se îndrepta de asemenea spre Saipan. Să fi fost oare vreo legătură între toate acestea?

Din mesajele interceptate nu puteau prinde niciun răspuns precis. Adesea treceau câteva zile între un mesaj şi altul. Totuşi, Joe Rochefort avea o anumită abilitate de a-şi aminti de toate; în timp ce asambla întreaga imagine, aceasta indica o operaţie masivă cuprinzând cea mai mare parte a flotei imperiale mixte.

Dar întrebarea care se punea era din nou: unde? Japonezii nu menţionaseră niciodată un anumit loc, treptat însă un nume începu să apară din ce în ce mai des – uneori ca destinaţie, alteori ca un loc unde s-ar fi făcut aprovizionări cu anumite materiale. Locul acesta era întotdeauna denumit „AF”.

Micul grup al lui Rochefort îşi storcea creierii să-l

descopere. În cele din urmă, cineva şi-a amintit că această denumire „AF” apăruse de asemenea în mesajele din martie trecut, odată, când două hidroavioane japoneze au lansat un atac nereuşit asupra Pearl Harborului. Atunci toate hârtiile au început să zboare încolo şi încoace, în timp ce întreaga echipă scormonea în teancul de mesaje interceptate, încercând să dea de urma acestui cuvânt-cheie atât de vag. Într-adevăr, japonezii menţionaseră „AF”. Hidroavioanele s-au alimentat de la un submarin la French Frigate Shoals, un mic atol situat în apropiere de Midway, iar unul dintre mesaje spunea că s-a trecut pe lângă „AF”.

Aceste date au fost suficiente pentru Rochefort. „AF”, fără îndoială, se afla în zona Midway., şi singurul punct care prezenta vreo importanţă acolo era tocmai Midway. Din acel moment el a început să considere baza navală de la Midway ca pe un obiectiv probabil şi toate calculele sale s-au îndreptat în acest sens.

Nu fiecare însă a văzut chiar atât de clar. Mesajele interceptate se mai refereau la „AL”, „AO”, „AOB” – toate, cu siguranţă, în zona insulelor Aleutine – şi unii ofiţeri superiori, în special din Washington, credeau că obiectivul adevărat era Alaska sau coasta de vest a Americii. Amiralul King însuşi a fost un timp înclinat să creadă că s-ar putea să fie vorba de Hawaii, iar aviaţia se temea de un raid asupra oraşului San Francisco.

Era greu să le schimbi părerile. Oamenii lui Rochefort arareori reuşeau „să citească” mai mult decât 15 dintr-un mesaj interceptat, şi ofiţerului obişnuit 15 îi părea destul de puţin pentru a putea merge mai departe. Altfel stăteau lucrurile în vremurile trecute, când birourile erau mici şi oamenii se cunoşteau 32 mai bine între ei. Acum situaţia, s-a schimbat; au fost înfiinţate noi posturi de comandă, adesea ocupate de oameni care ştiau puţin despre informaţiile secrete prin radio. Ar fi fost prea mult să le ceri să înţeleagă secretele criptoanalizei. Nici nu

ajuta la nimic ca cei care făceau criptoanalizele să fie atât de misterioşi.

Trebuiau, desigur, să păstreze secretul, dar asta nu-i ajuta să-şi vândă produsele noilor şefi de la COMINCH.

Aşa încât Departamentul Marinei avea scepticii săi. şi aviaţia militară de asemenea. Din această pricină la fel stăteau lucrurile şi la înaltul Comandament din Hawaii.

Dar Rochefort avea şi el aliaţii săi, şi unul dintre aceştia era un ofiţer din serviciul secret al lui Nimitz, locotenent-comandorul Edwin T. Layton. Şi el îi cunoştea bine pe japonezi şi le vorbea limba. Stătuse doi ani la Ambasada de la Tokio chiar în ajunul războiului, iar apoi, în timpul dezastrului de la Pearl Harbor, fusese şeful serviciului secret al amiralului Kimmel. Ca şi ceilalţi oameni ai lui Kimmel, Layton se întreba ce se va întâmpla cu el când Nimitz va prelua conducerea, şi, ca şi ceilalţi, a fost cuprins de entuziasm atunci când Nimitz le-a cerut să rămână toţi cu el.

Nimitz i-a mărturisit lui Layton că nu avea niciun fel de cunoştinţe în domeniul serviciului secret. Voia să facă o singură sugestie: spera ca Layton să abordeze această activitate ca şi cum ar fi fost amiralul Nagano, sau Yamamoto, sau oricare altul care dădea tonul la Tokio. Având informaţiile respective la îndemână, va trebui să se pună în locul japonezilor şi să prezinte aprecierile sale cele mai bune asupra planurilor şi intenţiilor japonezilor.

Cu astfel de ordine era uşor să fie fascinat de activitatea lui Joe Rochefort.

Layton a fost pe deplin cucerit şi a făcut tot ceea ce a putut ca să-l cucerească şi pe Nimitz. Dar amiralul s-a lăsat convins numai pe jumătate.

La 8 mai Layton l-a rugat în cele din urmă pe Nimitz să viziteze centrul serviciului secret de informaţii. Astfel avea să se convingă singur. Layton era sigur că dacă amiralul va urmări activitatea la faţa locului şi va vedea cu câtă atenţie erau asamblate informaţiile, va ajunge şi el să

fie încredinţat de seriozitatea şi importanţa acestei activităţi.

Nimitz nu a putut să meargă personal. Bătălia din Marea Coralilor îl absorbise cu totul, dar i-a cerut comandorului L.D. McCormick, oare era responsabil cu planurile de război, să se ducă în locul său. McCormick a protestat spunând că e ocupat, dar în cele din urmă a convenit să sacrifice două ore.

S-au dus în camera de la subsol, pe care, de voie, de nevoie, personalul făcuse un efort să o pună în oarecare ordine. Pe o masă improvizată din scânduri şi capre, Rochefort înşirase toate mesajele interceptate. Cu multă răbdare i-a arătat cum una se lega de alta şi cum, în cele din urmă, toate se împreunau spre a forma o imagine cuprinzătoare alcătuită din diferite fragmente. McCormick a fost fascinat. A stat acolo nu două, ci trei ore şi jumătate, vârându-şi nasul peste tot, examinând materialul, punând o mie de întrebări dificile, cerând tot felul de dovezi pentru a se convinge pe deplin. Nu s-au purtat cu mănuşi nici unii, nici alţii.

— Cum de ştiţi că nava Kamikawa Maru nu se îndreaptă spre portul ei de bază? – a întrebat McCormick.

— Ei bine, dacă ar face asta, ar fi ca şi cum cineva şi-ar scoate amigdalele prin rect.

Până la urmă, McCormick a plecat complet convins. A-l convinge pe McCormick însemna a-l convinge şi pe Nimitz. Din acea zi amiralul devenise aliatul cel mai puternic pe care puteau spera să-l aibă Rochefort şi Layton.

Washingtonul însă a rămas sceptic. În special pentru că nu se ştia exact ce înţelegeau japonezii prin „AF”. Pentru Rochefort nu încăpea îndoială că era vorba de Midway, dar avea încă nevoie de dovezi. În jurul datei de 10 mai s-a dus la Layton ca să-i expună o idee de-a sa. S-ar putea transmite Midway-ului prin radio, direct în engleză, un mesaj fals prin care să se anunţe că aparatura pentru

apă potabilă s-a stricat? Nimitz a acceptat bucuros şiretlicul. Planul a fost adus la îndeplinire, transmiţându-se Midway-ului mesajul propus. şi două zile mai târziu a fost interceptat un mesaj japonez raportând că „AF” ducea lipsă de apă potabilă.

La 14 mai Nimitz l-a informat pe general-maiorul Delos Emmons, comandantul armatei locale, şi a declarat „flota în stare de a se opune unei invazii”. La 15 mai a început să-şi adune cele câteva nave de care dispunea. Avea numai trei portavioane, şi toate se aflau la depărtare de mii de mile în Pacificul de sud. Forţa operativă 17 a contraamiralului Jack Fletcher era la Tongatabu, pansându-şi rănile în urma bătăliei din Marea Coralilor. Portavionul Yorktown nu fusese scufundat, aşa cum pretindeau japonezii, dar era departe de a fi în stare bună. O bombă i-a smuls rufurile şi alte două explozii apropiate i-au desfăcut câteva îmbinări ale tablelor corpului. Forţa operativă 16 a viceamiralului William F.

Halsey se afla în insulele Solomon. Halsey sosise cu portavioanele Enterprise şi Hornet prea târziu pentru a mai lua parte la bătălia din Marea Coralilor. Nimitz le-a transmis tuturor prin radio să se întoarcă repede înapoi.

La Tongatabu, Fletcher a făcut câteva cârpeli la navele sale şi a pornit la drum.

Halsey a primit mesajul la est de insulele Solomon la 16 mai şi a început imediat să-şi adune navele dispersate. În ziua de 18, tocmai când reuşise să le adune şi pe ultimele, sosi un nou mesaj de la Nimitz. Acesta conţinea numai două cuvinte: „Urgentaţi întoarcerea”.

În timp ce se îndreptau spre Pearl Harbor, ofiţerul cu navigaţia al navei Enterprise, căpitan-comandorul Richard Ruble, şi-a amintit cu multă satisfacţie cum în ziua de 15 descoperise un avion de patrulare inamic scrutând orizontul spre vest. Vizibilitatea era perfectă şi avionul avusese tot timpul să transmită un raport de contact cartierului general japonez, situând cu certitudine Forţa

operativă 16 a forţelor americane adânc în Pacificul de sud.

La Pearl Harbor, centrul de informaţii secrete continua să lucreze. Rochefort s-a dedicat personal traducerilor, căci, chiar după ce un mesaj era descifrat, se impunea să se acorde o deosebită atenţie traducerii, date fiind multiplele nuanţe ale limbii japoneze. El lucra acum câte 20 – 21 de ore pe zi, aţipind când şi când ghemuit într-un colţ, ducându-se acasă „numai atunci când cineva îmi spunea că trebuie să fac o baie”. Şi ceilalţi lucrau tot atât de mult. Jasper Holmes se străduia să determine poziţia navelor; Tom Dyer înghiţea cu pumnul pilule care să-l ţină treaz, iar isteţul Ham Wright era îngropat în hârtii.

La CINCPAC, ofiţerii din statul-major notau cu multă grijă datele primite pe hărţi. La vremea aceea întreaga componenţă a forţei de atac a lui Nagumo era bine cunoscută: Diviziile 1 şi 2 de portavioane şi Divizia 8 de crucişătoare deveniseră nume familiare. Dar ruta era încă nesigură. Anumite indicii sugerau că japonezii vor veni direct, altele arătau că aveau să se îndrepte spre nord şi apoi să coboare în diagonală. Mai era o teorie, conform căreia ei ar putea să atace chiar dinspre est. În fine, mai rămânea în suspensie şi chestiunea datei atacului.

În privinţa forţei de ocupaţie care venea dinspre sud-vest, lucrurile erau mai puţin misterioase. Ruta era cunoscută; unica necunoscută rămânea data sosirii.

Ei bine, calcula cineva, dacă nava de transport Goshu Maru a părăsit insulele Marshall la 17 mai, ea ar putea să se alăture forţei de atac la Saipan pe data de 22, şi întreg convoiul ar ajunge la Midway pe data de 30. Pe de altă parte se interceptaseră foarte multe mesaje privitoare la nişte manevre, şi astfel s-ar fi putut ca toate acestea să amâne întreaga operaţie cu câteva zile.

Cuprinşi de o surescitare care creştea mereu, era desigur greu pentru cei de la CINCPAC să-şi dea seama că

unii aveau încă îndoieli asupra întregii operaţii. La 35

16 sau 17 mai, Nimitz a primit o scrisoare de la generalul Emmons, în care acesta arăta că apreciază informaţiile serviciului secret, dar găsea de datoria sa să atragă atenţia asupra unui lucru. Toate aprecierile serviciului secret erau bazate pe intenţiile inamicului mai curând decât pe capacitatea acestuia. Era mai prudent să faci orice plan ţinând seama de capacitatea inamicului, iar japonezii erau, desigur, în stare să atace insulele Hawaii.

Nimitz l-a chemat pe locotenent-comandorul Layton, şi în timp ce Layton exploda, furios peste măsură, amiralul îl privea amuzat cu ochii lui albaştri. Totuşi îndoielile lui Emmons erau de înţeles. Ca mulţi alţii, el ştia foarte puţin despre munca lui Rochefort. Pe lângă aceasta mai era şi ordinul lui Nimitz: „Flota în stare de a se opune unei invazii". Acest ordin punea toate bombardierele sale din Flotila a 7-a aeriană sub controlul CINCPAC. Dar dacă marina greşea şi japonezii aveau să atace insulele Hawaii, Emmons, şi nu Nimitz, avea să suporte tunetele şi trăsnetele Ministerului de Război fiindcă s-a lăsat surprins fără să dispună de niciun avion.

Nimitz nu avea de gând să schimbe lucrurile, dar a făcut o mişcare tipică pentru firea sa grijulie şi conciliatoare. El l-a desemnat pe comandorul J.M. Steele din statul său major să se ocupe exclusiv cu supravegherea materialului serviciului secret. Steele a devenit un fel de „avocat al diavolului", contestând în mod deliberat fiecare apreciere, silindu-i pe Rochefort şi Layton să susţină fiecare punct.

Steele s-a dedicat cu totul activităţii respective. Layton a blestemat ziua în care Steele a primit această însărcinare, dar din punctul de vedere al lui Nimitz detaşarea lui Steele a servit două scopuri foarte folositoare. Mai întâi a ţinut seama de scrisoarea generalului Emmons, însă fără nicio schimbare reală în desfăşurarea lucrurilor; în al doilea rând a dat posibilitatea

unei verificări eficace în cazul în care informaţiile ar fi fost greşite şi japonezii ar fi pus într-adevăr la cale vreun alt şiretlic.

Nu mai era timp de discutat. Ultimele mesaje interceptate indicau că atacul ar putea să se producă încă la 28 mai. Nimitz i-a prevenit pe cei de la Midway, iar pregătirile la Pearl Harbor s-au intensificat la maximum. Decizii pentru luarea cărora în mod normal ar fi trebuit zile, acum se luau în ore. Ce era de făcut cu atacul secundar îndreptat împotriva insulelor Aleutine? Nimitz hotărâse să i se opună o forţă mică, care i-ar ţine pe japonezi ocupaţi şi i-ar apăra propriul său flanc. Cum să folosească submarinele? Să fie dispuse în arc, la vest de Midway, 36 pentru a încerca să intercepteze flota japoneză. Dar ce era de făcut cu cuirasatele de pe coasta de vest a Americii? Acestea trebuiau să fie lăsate acolo, căci altfel ar fi stat pur şi simplu în cale. Dar cum rămânea cu avariile navei Yorktown? Să se încerce să fie reparată la Pearl Harbor; un mesaj urgent indica toate piesele necesare: mecanism de oprire. 50 anemometre. şi aşa mai departe. În oricare altă marină ar fi părut ciudat ca pe această listă de priorităţi să apară şi un nou aparat de răcire pentru sifoane.

Şi armata era acum în plină activitate. La 18 mai Flotila a 7-a aeriană a fost sub alarmă specială pentru un atac asupra insulei Midway sau pentru un raid aerian asupra insulelor Hawaii (vechea teamă persista). Dinspre coasta de vest a Americii au început să vină cu duiumul fortăreţele zburătoare B-17. În acelaşi timp soseau şi noi bombardiere PBY pentru marină, care, la rândul lor, se îndreptau în grabă spre Midway.

Toate aceste măsuri făceau parte dintr-o acţiune rapidă de fortificare a bazei; era o mare diferenţă faţă de acele vremuri în care Midway se afla întotdeauna pe ultimul loc când era vorba de aprovizionare cu materiale. De luni de zile soldaţii din infanteria marină nu reuşiseră

să obţină niciun centimetru de sârmă ghimpată, iar acum căpătaseră „sute de kilometri”. Saci cu nisip, tunuri antiaeriene, îmbrăcăminte impregnată, ambarcaţiuni de patrulare, toate erau trimise într-un ritm susţinut. Marele feribot Kittyhawk pornise spre Midway la 23 mai, supraîncărcat cu avioane de vânătoare, bombardiere şi până şi cinci tancuri uşoare.

Dar cum puteau fi folosite toate aceste forţe din ce în ce mai numeroase? Şi cum puteau fi mai bine coordonate cu cele trei portavioane oare veneau din Pacificul de sud? La 23 mai Nimitz a cerut amiralului Pat Bellinger, comandantul avioanelor sale de recunoaştere, şi comandorului A.G. Davis, ofiţerul său de stat-major pentru problemele aviaţiei, să cadă imediat de acord cu armata asupra modului cum pot fi folosite mai bine toate avioanele şi hidroavioanele disponibile, atât de către armată, cât şi de către marină, atât pe uscat, cât şi pe mare.

Totodată trebuia să se aibă în vedere posibilitatea ca japonezii să vină cu cinci portavioane, şi deci se impunea graba. „Totul este o chestiune de timp”.

Submarinele fuseseră puse în mişcare. Marele submarin Nautilus se afla în docul uscat când locotenent-comandorul Bill Brockman a fost întrebat în cât timp putea să iasă în larg. Brockman a răspuns că îi trebuie vreo 48 de ore. Toţi au lucrat fără întrerupere, iar la ora 9 a. În, în ziua de 24 mai, submarinul a pornit 37 încet de-a lungul canalului, îndreptându-se spre punctul care îi fusese destinat în arcul de la vest de Midway. Acolo mai erau 11 submarine, în timp ce alte 7 patrulau la est pentru cazul în care Nagumo ar fi încercat să atace insulele Hawaii.

La 25 mai Pearl Harbor era din nou în fierbere. În acea zi serviciul secret de informaţii a venit cu ştirea cea mai senzaţională: un lung mesaj japonez care clarifica totul. Acesta dădea indicaţii privind diferitele unităţi, nave, comandanţi, ruta, ora şi ziua atacului – absolut totul.

Rochefort era complet cufundat în traducerea

mesajului, când a fost anunţat că Nimitz dorea să-l vadă la o anumită oră. Fiind atât de absorbit de lucru şi dorind să termine, a sosit la biroul amiralului cu o întârziere de o jumătate de oră.

Aceasta a fost prea mult chiar şi pentru placidul Nimitz, aşa că l-a primit cu răceală, pentru a nu spune mai mult. Dar s-a încălzit subit când Rochefort i-a arătat punct cu punct ordinea exactă de luptă şi planul de operaţii al forţei de atac japoneze.

Nimitz a trimis imediat un nou mesaj la Midway, dând toate amănuntele, între acestea erau doar două puncte îmbucurătoare: în gruparea de forţe a lui Nagumo nu se mai afla portavionul Zuikaku şi atacul urma să aibă loc mai târziu decât prevăzuseră ei iniţial, şi anume între 3 şi 5 iunie.

Washingtonul continua să-şi aibă scepticii săi. Se temeau să nu fie la mijloc vreun şiretlic japonez; poate că inamicul îi servea lui Nimitz asemenea mesaje tocmai pentru a disimula un raid asupra Hawai-ului sau asupra coastei de vest a Americii. De altfel, japonezii au mai folosit semnale de radio false ca să inducă în eroare CINCPAC chiar înaintea atacului asupra Pearl Harborului. Poate că acum făceau acelaşi lucru. Nimitz trebuia să-şi organizeze apărarea ţinând seama de această posibilitate.

Obiecţia era oarecum fondată, înainte de Pearl Harbor, japonezii difuzaseră prin radio mesaje false pentru a induce în eroare. Pe de altă parte, nici analiza mesajelor prin radio nu era infailibilă. Cu o săptămână înainte de raidul din 7 decembrie, CINCPAC situase o divizie de portavioane japoneze în Pacificul de sud pentru că distrugătoarele care le escortau de obicei erau acolo, totuşi, aşa cum s-a constatat foarte curând, această presupunere fusese complet greşită.

Dar, obiectau oamenii din serviciul secret al lui Nimitz, de data aceasta era cu totul diferit, înainte de atacul de la Pearl Harbor nu avuseseră decât mesaje

izolate, pe când acum exista o imensă cantitate de informaţii. Pe lângă aceasta, mai era şi componenţa forţelor japoneze, care arăta limpede că era vorba de o 38 debarcare. Fără îndoială că japonezii nu ar fi adus toate aceste trupe şi materiale dacă s-ar fi gândit la un atac aerian asupra San Francisco-ului.

Polemica a continuat. La bază stătea vechea controversă asupra intenţiilor şi capacităţii inamicului. Pentru Şcoala navală de război rămânea sacră doctrina potrivit căreia toate deciziile trebuiau să se bazeze pe ceea ce inamicul putea să facă, mai curând decât pe ceea ce intenţiona să facă. Nimitz cunoştea tot aşa de bine ca şi ceilalţi riscurile de a anticipa acţiunile de care erau în stare japonezii, dar, aşa cum adesea i-a spus lui Layton, considera că planul marinei trebuia să pună mai mult accentul pe varianta cea mai probabilă decât pe eventualitatea cea mai rea.

În plus, de data aceasta el dispunea de o sursă de informaţii secrete la care nu au visat niciodată autorii de manuale. Acele mesaje îi dădeau lui Nimitz un avantaj nepreţuit pe care nu trebuia să-l lase din mână. Era mai mult ca sigur că japonezii aveau să vină la Midway, şi toate contramăsurile trebuiau să se bazeze pe această presupunere. Nimitz a rămas neclintit pe poziţia sa şi a câştigat.

Tocmai la timp de altfel. Mesajul din 25 mai fusese ultimul din codul JN-25 pe care grupul lui Rochefort reuşise să-l elucideze. Imediat după aceea japonezii au schimbat cifrul şi americanii nu au mai putut desluşi nimic. Au trecut săptămâni de zile până când serviciul secret de informaţii a început să „citească” din nou acel tip de materiale, între timp n-au făcut decât să completeze unele goluri şi să intercepteze mesajele de la o navă sau alta, care, deşi folositoare, nu ofereau totuşi o privire de ansamblu, dar la acea vreme totul fusese hotărât. Nimitz putea să-şi plaseze navele şi avioanele unde dorea.

„Să presupunem că patru CV, fiecare cu 36 VF plus 27 VSB (cu 63 de avioane fiecare), atacă Balsa de la mică distanţă, să spunem o distanţă de 50 până la 100 de mile, cu scopul de a distruge dintr-odată apărarea aeriană”, scria amiralul într-o notă trimisă în grabă comandorului Davis (Rapoartele oficiale sunt pline, bineînţeles, de prescurtări şi cuvinte de cod. „CV” înseamnă portavioane în vocabularul marinăresc, „VF” – avioane de vânătoare, „VSB” – avioane de recunoaştere şi bombardament. „Balsa” este denumirea cifrată a Midway-ului.

Pentru simplificare, aceste denumiri vor fi traduse în paginile ce urmează în termeni obişnuiţi; aici au fost reproduse aşa cum figurau în nota lui Nimitz).

Imaginaţi cât mai clar posibil metoda de operaţie şi contraatactica noastră cea mai bună. Prezentaţi-mi un scurt memoriu în creion asupra acestei chestiuni, şi apoi vom discuta”.

Statul-major era bombardat cu tot felul de întrebări detaliate, căci Nimitz nu era numai omul marilor planuri, ci şi un luptător precaut, meticulos. Care ar fi poziţia cea mai bună pentru cele douăsprezece tunuri AA de 75 mm trimise acum la Midway? Unde vor trebui să fie aşezate portavioanele americane pentru a asigura cel mai mare sprijin? Unde vor fi situate submarinele după ce va începe atacul? Avioanele de la Midway trebuie să evite lupta cu avioanele japoneze şi să se îndrepte toate spre portavioane? E nevoie să se trimită mai multe avioane la Midway?

„În ceea ce priveşte Midway-ul, problema care se pune este aceea de a lovi înainte de a fi lovit”, scria generalul Bellinger, prezentând un plan elaborat împreună, care prevedea o patrulare de 700 de mile în fiecare zi, care să acopere toată zona pe 180° la vest de Midway. Pentru a aduce aceasta la îndeplinire, aveau nevoie de 23 PBY., încă 8 faţă de cele disponibile. Aprobând planul la 26 mai, comandorul Davis remarca o posibilitate interesantă:

„Planul va asigura o excelentă arie de apărare la nord-vest de Midway pentru portavioanele noastre”.

Iar acum acestea soseau unul câte unul. În acea dimineaţă, la orizont înspre sud-vest apăruse doar un singur punct. apoi 2.5. În total 21, în timp ce Forţa operativă 16 a amiralului Halsey înainta dinspre insulele Solomon. Era o călătorie plină de emoţii, în care se făceau tot felul de speculaţii. Unii, ca, de exemplu, căpitan-comandorul Ed. Creehan, mecanicul-şef al navei Hornet, avea o bună sursă de informaţii – vechiul lui camarad, comandorul Marc Mitscher, care îl ţinea la curent cu toate noutăţile. Alţii puteau doar să ghicească câte ceva. Pe nava Enterprise, aspirantul Lewis Hopkins din escadrila 6 de bombardiere observase că aparatele de radio-transmisie erau închise; într-adevăr, trebuia să fie ceva important. Marinarii de pe distrugătorul Balch se întrebau de ce căpitan-comandorul Tiemroth îi pusese să lucreze atât de susţinut la pregătirea echipamentului de salvare şi a plaselor de apărare – în orice caz părea a fi vorba de ceva periculos.

Omul care cunoştea întreaga situaţie nu voia să vadă pe nimeni. Amiralul Halsey suferea de o boală de piele, iar mâncărimea pe care o avea îl înnebunea. A încercat orice în speranţa că-i va trece, până şi băi cu apă în care fiersese ovăz, dar fără niciun rezultat. Nu putea să mănânce, nu putea să doarmă. Complet epuizat, zăcea în cabina lui, furios la culme.

La ora 11, 33 a. În, nava Enterprise a intrat în canalul de la Pearl Harbor şi curând după aceea a fost ancorată la Ford Island. Doctorul Hightower l-a trecut pe 40

Halsey pe lista celor bolnavi, însă amiralul, care niciodată nu a fost un pacient ascultător, s-a dus la CINCPAC. Nimitz, numai cât s-a uitat la el, şi i-a ordonat să meargă imediat la spital. Dar mai întâi a dorit să cunoască părerea lui Halsey în privinţa comandantului Forţei

operative 16 în bătălia care urma să aibă loc. Fără nicio ezitare, impetuosul Halsey l-a desemnat pe omul care din întreaga flotă din Pacific îi semăna cel mai puţin, comandantul calm şi metodic al crucişătoarelor şi distrugătoarelor sale, contraamiralul Raymond Ames Spruance.

Spruance habar nu avea despre cele ce se petreceau, După ce nava sa amiral Northampton a ancorat, s-a dus pe nava Enterprise pentru a-i raporta, ca de obicei, lui Halsey. Atunci abia a aflat că amiralul era la spital. S-a alăturat celorlalţi comandanţi care se aflau în cabina amiralului, aşteptând plini de nelinişte să afle cine va prelua comanda.

Apoi a venit locotenentul William H. Ashford, aghiotantul lui Halsey, trimis de amiral pentru a-l informa pe Spruance asupra celor hotărâte. Cum era prea multă lume pentru a-i spune acolo, Ashford l-a luat pe noul comandant în cabina lui Halsey, unde i-a dat vestea. Spruance a fost foarte surprins. Era mai tânăr decât mulţi alţii care l-ar fi putut înlocui, nu era aviator şi nu servise nici măcar o zi pe un portavion. Totuşi se obişnuise să străbată Pacificul împreună cu Halsey şi apoi putea conta pe sprijinul încercatului stat-major al lui Halsey.

S-a dus în grabă la CINCPAC, unde Nimitz i-a confirmat în mod oficial numirea. A urmat o scurtă informare asupra înaintării japonezilor, după care cei doi au discutat planul contraofensivei americane. Spruance avea un singur lucru de făcut: să ducă portavioanele la nord-est de Midway şi să aştepte. În condiţii normale ar fi putut să se îndrepte spre nord-vest – direct către japonezi – şi să-i angajeze într-o luptă, undeva la nord de atol. Dar riscurile păreau prea mari.

Chiar admiţând că serviciul de informaţii a făcut miracole, s-ar fi putut ca japonezii să-şi schimbe dintr-odată planurile şi să se îndrepte spre Hawaii sau spre coasta de vest a Americii. Atunci s-ar fi găsit izolat, în afara luptei şi total nefolositor. Dacă se îndrepta spre nord-

est, era în măsură să facă faţă şi unei situaţii şi alteia, putea fi sigur că nu va cădea pradă vreunui şiretlic japonez şi totodată ar avea o minunată ocazie să pândească şi să-l atace prin surprindere pe inamic.

Nimitz era un om cu care te puteai înţelege foarte bine.

Pe Enterprise, locotenentul Clarence E. Dickinson a fost surprins văzându-l pe fostul său coleg de la Academie locotenentul R.J. Oliver urcând pe pasarelă. Oliver 41 era ofiţerul de ordonanţă al lui Spruance pe nava Northampton. Ce căuta acum aici? A reieşit apoi că se ocupa tocmai cu aducerea efectelor personale ale amiralului. Într-un fel sau altul, ştirea că Spruance preluase comanda, iar Halsey rămânea pe uscat s-a răspândit pe toate navele de sub comanda lui Halsey.

Oamenilor săi le venea greu să creadă aşa ceva. În ultimele şase luni, Bill Halsey devenise o parte integrantă din ei. După dezastrul de la Pearl Harbor îi îmbărbătase pe toţi, atât pe recruţii speriaţi, cât şi vechile cadre care se descurajaseră, redându-le încrederea în forţele lor. Încetul cu încetul i-a făcut să dobândească, de asemenea, abilitate, rezistenţă, răbdare, combativitate. Toţi ştiau foarte bine acestea şi de aceea ţineau la el. Îl vedeau şi acum stând la pravă şi urmărind avioanele care îşi luau zborul. Se spunea că el cunoştea fiecare avion. Le era aproape imposibil să-şi imagineze forţa operativă fără el.

Şi asta nu pentru că ar fi avut ceva împotriva lui Spruance – de fapt nici nu-l cunoşteau prea bine – dar tocmai de aceea nu le plăcea. Se spunea despre el că făcea parte din „clubul artileriştilor”, acei conservatori de pe cuirasate care priveau cu dispreţ pe aviatorii prea dezinvolţi şi pantofii lor sport cafenii. Toate acestea păreau a fi ştiri proaste. După cum a explicat mai târziu un vechi ajutor de mecanic de pe Enterprise, „nu aveam nimic împotriva lui, dar ştiam că în mijlocul nostru se găsea un amiral cu pantofi negri”.

Ei bine, le trebuia timp ca să se lămurească. Pentru moment erau mult prea ocupaţi ca să se mai gândească la aceasta. Situaţia era foarte încordată. Toţi erau blocaţi în posturile lor; până şi comandorul Marc Mitscher, propus pentru a fi înaintat amiral, rămăsese mai departe comandantul navei Hornet. Înlocuitorul său, comandorul Charles Perry Mason, venise pe navă ca observator şi îi aminti lui Mitscher: „Ai grijă de această navă – este a mea”.

În port era o activitate febrilă. Şlepurile cu muniţii şi combustibil claxonau cu nerăbdare, manevrând ca să se alăture navelor. Echipajul distrugătorului Aylwin a lucrat o noapte întreaga pentru a încărca proviziile. Pe Hornet, ajutorul de mecanic J.E. Hoy asuda cărând proviziile la bucătărie. Dar la un moment dat, lipsind o cutie de carne conservată, bucătarul a refuzat să semneze borderoul de primire şi întreaga activitate s-a oprit în mijlocul unei aprige ciorovăieli. S-a aflat despre asta sus pe punte, iar Marc Mitscher a explodat: dacă lucrurile nu se aranjau până când ajungea el acolo, toţi aveau să fie deferiţi Curţii marţiale.

Oamenii au înţeles, bucătarul a semnat şi fiecare şi-a văzut mai departe de treabă.

„Cu Mitscher nu era de glumit”.

Pe uscat, un alt membru al echipajului de pe Hornet avea o problemă de aprovizionare de alt gen. Locotenent-comandorul John Waldron, comandantul escadrilei 8 de avioane torpiloare asediase Direcţia de echipament de aviaţie.

Aflase că aveau acolo mitraliere duble de un tip nou şi era hotărât să obţină câteva pentru avioanele lui torpiloare, încete şi foarte vulnerabile. Mitralierele erau de fapt pentru bombardierele în picaj, dar acest om pătimaş, care ajunsese la paroxism, avea o asemenea forţă de convingere, aşa cum observaseră şi alţii, încât, până în cele din urmă, căpitanul Lyon a cedat şi i-a pus la

dispoziţie mitralierele. Waldron a fost atât de fericit, încât a luat-o la fugă, uitându-şi mănuşile de zbor.

La 27 mai pe Enterprise a încetat activitatea pentru o scurtă ceremonie pe puntea de decolare, în sunete de tobă şi trompetă, amiralul Nimitz a venit la bord pentru a decora trei piloţi, în timp ce prindea „Distinguished Flying Cross" pe pieptul locotenentului Roger Mehle, amiralul s-a oprit şi privindu-l drept în ochi, i-a spus: „Cred că vei avea ocazia să câştigi o altă medalie în următoarele câteva zile".

În această după-amiază, o nouă serie de puncte apărură la orizont în partea de sud-vest. Venea la bază şi Forţa operativă 17 a amiralului Fletcher. Fusese o călătorie grea, plină de emoţii, deoarece nava avariată, a lăsat în urma ei o dâră de păcură pe o distanţă mare, şi aceasta putea fi un indiciu pentru inamic. Dar în cele din urmă au sosit teferi, iar echipajul era foarte bine dispus. Nimeni nu a dorit, bineînţeles, ca Bătrâna doamnă să fie bolnavă, dar stricăciunile produse de bombă aveau să ţină nava pentru un timp mai îndelungat în doc uscat, şi după

101 zile pe mare aveau acum şi ei dreptul la puţină libertate. În timp ce marele portavion se târa de-a lungul canalului, oamenii simţeau gustul berii din barurile de pe Hotel Street.

Un comitet de recepţie special aştepta nava la docul uscat nr. 1. Muncitorul Cyril Williams cu o întreagă echipă îşi petrecuseră toată noaptea pregătind cele necesare pentru a primi nava Yorktown. Terminaseră exact la timp şi acum priveau cu satisfacţie nava trecând prin porţi.

La bord, echipajul a aflat cu mare mâhnire că totuşi nu va fi liber. Departe de aşa ceva: echipe de muncitori începuseră să încarce noi provizii de hrană şi muniţii. Nimeni nu ştia despre ce era vorba. Marinarii de pe navă spuneau cu sarcasm: „Ofiţerul cu navigaţia a pierdut hărţile apelor americane".

Încă înainte de a se evacua apa din doc putea fi văzut un mic grup de experţi 43 umblând prin apă şi examinând

tabla îndoită şi deformată a corpului navei. Şeful şantierului, comandorul Claude Gillette, a discutat cu expertul său în repararea carenelor, locotenent-comandorul H.J. Pringstag, şi cu alţi tehnicieni. La discuţii a participat şi amiralul Nimitz, purtând cizme înalte ca şi ceilalţi.

Era limpede că nava avea avarii serioase. Avariile provocate de cele două explozii care greşiseră ţinta puteau fi uşor reparate, dar cu lovitura directă era altă poveste. Explodase jos, străbătând patru punţi; uşile şi capacele magaziilor fuseseră smulse, pereţii etanşi sfâşiaţi, cadrele şi pontilii răsuciţi. Pentru asemenea reparaţii erau necesare mai multe săptămâni.

Cu o voce calină, gravă, adresându-se grupului, Nimitz a spus: „Această navă trebuie să fie gata în trei zile”. Tehnicienii au ezitat, s-au uitat unii la alţii, şi în cele din urmă Pringstag a îngăimat: „Da, domnule amiral”.

Când, ceva mai târau, a venit amiralul Fletcher, Nimitz se întorsese la biroul său de la baza submarinelor. Poate pentru că se cunoşteau atât de bine, Fletcher şi-a dat seama imediat că şeful lui, de obicei omul cel mai calm din lume, era foarte emoţionat. Nimitz a început prin a-l întreba pe Fletcher cum se simţea.

„Destul de obosit”, a fost răspunsul. Nimitz a dat din cap în semn de înţelegere; da, a înţeles, şi în mod normal l-ar fi trimis înapoi în patrie, dar de data aceasta nu putea să o facă. Japonezii erau în drum spre Midway; Forţa operativă 17 trebuia să iasă din nou în larg imediat.

Nimitz i-a dat o mulţime de detalii cu privire la operaţiile japoneze, vorbindu-i de fiecare navă în parte. Apoi a adăugat cu oarecare iritare în voce: „Ştii că au numit şi ofiţerul care va prelua conducerea bazei navale de la Midway la 1 august?”

Apoi, încetul cu încetul, l-a informat pe Fletcher asupra întregii situaţii: Halsey era bolnav. Spruance va comanda navele Enterprise şi Hornet., acestea în curând

aveau să pornească. Fletcher avea să le urmeze cu Yorktown… cele două nave aveau să facă joncţiunea cu Fletcher, care urma să preia întreaga comandă, fiind unul din ofiţerii cei mai vechi., apoi trebuiau să stea în aşteptare în apropiere de Midway.

Fletcher a înţeles. Avea însă o singură teamă. Portavionul Yorktown pierduse o mulţime de piloţi în bătălia din Marea Coralilor şi era îngrijorat în privinţa noilor escadrile de bombardiere şi avioane torpiloare pe care Nimitz avea de gând să i le dea. Nu era vorba de calitate – nu se îndoia că toţi erau piloţi excelenţi – dar niciunul nu mai lucrase înainte pe navă. N-ar fi putut oare să-şi păstreze vechiul lui 44 grup, completându-l doar? Nu, i-a răspuns Nimitz categoric; piloţii lui aveau nevoie de odihnă, iar noile escadrile complete puteau să ofere o mai bună coordonare.

La un moment dat a fost chemat şi Spruance şi s-a discutat dacă Yorktown putea într-adevăr să facă faţă situaţiei. „Vă ajunge din urmă”, a spus Nimitz cu hotărâre.

În starea în care se găsea nava era greu de crezut aşa ceva. Yorktown nu era la apă. Muncitorii de pe şantier roiau în jurul navei, ciocanele băteau şi flăcările de acetilenă străluceau în amurgul ce se lăsa. Pe înserate, la bordul navei s-a urcat un curier, căţărându-se peste fire şi cabluri, pentru a aduce un plic gros locotenentului John Greenbacker, secretarul navei. Greenbacker a semnat de primire şi astfel a fost prima persoană la bord care a văzut planul de operaţii al CINCPAC nr. 29 – 42, fotografia oficială care rezuma toate raţionamentele şi hotărârile din ultimele două săptămâni.

„Se prevede că inamicul va încerca să cucerească insulele Midway într-un viitor apropiat – explica documentul. – în acest scop se presupune că inamicul va folosi aproximativ următoarele forţe: 2 – 4 cuirasate, 4 – 5 portavioane, 8 – 9 crucişătoare grele, 16 – 24 distrugătoare, 8 – 12 submarine şi o forţă de debarcare cu

nave-transport de hidroavioane”.

Această înşiruire de amănunte seci era urmată de răspunsul american: o schiţă a tacticii propuse de CINCPAC. Fiecare din diferitele forţe militare ale S.U.A.

avea sarcini specifice. Portavioanele trebuiau „să provoace maximum de pagube inamicului, folosind o puternică tactică de uzură”. Aşa cum s-a stabilit, aveau să opereze la nord-est de Midway, sperând să-i ia pe japonezi prin surprindere.

Submarinele aveau să atace portavioanele inamicului; forţele din Midway trebuiau să se concentreze asupra patrulării şi apărării; Hawaii avea să pună la dispoziţie o forţă de atac cu rază mare de acţiune. Limbajul folosit în înşiruirea acestor sarcini era de obicei destul de vag (prima sarcină a forţelor din Midway era pur şi simplu „menţineţi poziţiile”), dar nu încăpea nicio îndoială că se găsea destul de lucru pentru fiecare.

Existau 86 de copii ale planului de operaţii nr. 29 – 42 şi de îndată ce erau distribuite diferitelor comandamente, ofiţerii respectivi studiau amănuntele fascinaţi. Pentru toţi cei care aveau dreptul să studieze planul, informaţiile secrete atât de amănunţite asupra mişcării japonezilor păreau aproape de necrezut.

Pentru că nu cunoştea proveniența acestora – şi poate pentru că citise prea multe 45 cărţi de spionaj – ofiţerul cu navigaţia al navei Enterprise, căpitan-comandorul Ruble, îşi spuse: „Agentul nostru din Tokio merită fiecare centimă pe care i-o plătim”.

În dimineaţa următoare, la 28 mai, apa sclipea sub un soare strălucitor când distrugătoarele din Forţa operativă 16 îşi ridicau ancorele şi alunecau în convoi unul după altul în josul canalului Pearl Harbor spre larg. În spatele lor veneau două nave-tancuri, apoi crucişătoarele şi, în fine, navele Enterprise şi Hornet.

Pe puntea navei Enterprise, „amiralul cu pantofi negri”, Raymond Spruance, urmărea îngândurat primele

portavioane de sub comanda sa ieşind din port. În conformitate cu planul de operaţii, „trebuia să provoace maximum de pagube inamicului”. Pentru orientarea sa primise chiar acum unele instrucţiuni de ultimă oră, trimise de Nimitz celor doi comandanţi ai săi, în care se spunea: „În executarea misiunii trasate prin planul de operaţii nr. 29 – 42 vă veţi călăuzi după principiul calculării riscului, în sensul de a evita să vă expuneţi forţele atacând forţe inamice superioare dacă nu aveţi perspectiva de a provoca, ca rezultat al unei asemenea acţiuni, pagube mari inamicului”.

Aducerea la îndeplinire a acestei formule atât de delicate depindea acum numai de el. La ora 11, 59 Enterprise a părăsit canalul, alunecând spre Barbes Point, îndreptându-se spre apele solitare de la nord-est de Midway.

În acest timp, la Pearl Harbor, un pacient rebel, dar neputincios, urmărea, dintr-o verandă a spitalului, navele plecând. Halsey se simţea total frustrat, şi plecarea navelor fără el îl chinuia şi mai rău decât mâncărimea pe care o avea.

În contrast cu atmosfera liniştită, antiseptică de la spital, docul uscat nr. 1 era ca un ospiciu de nebuni. Sute de oameni roiau acum în jurul navei Yorktown, care părea mai animată decât atunci când se afla la apă. Flăcările de acetilenă folosite pentru a-i tăia tablele avariate scoteau nori de fum. Zgomotul bormaşinilor şi al ciocanelor nu înceta nicio clipă.

Jos, în interiorul navei, corpolentul Bill Bennett, şeful atelierului 11 – 26, îşi îndemna echipa sa de 150 de montori şi ajustori să lucreze stăruitor. Un şef de şantier naval trebuia să fie mai rezistent decât oamenii lui, iar Bennett avea toate calităţile necesare în acest sens. În timp ce oamenii lui asudau pentru a înlătura stricăciunile pricinuite de lovitura directă, el nu a stat o clipă.

Acum nu era timp pentru planuri şi schiţe. Oamenii

lucrau direct cu grinzile şi barele de oţel aduse pe navă. Ajungând la un cadru avariat, cei care lucrau cu flacăra dădeau jos partea cea mai deformată, ajustorii aplicau o nouă piesă, tăiată în aşa fel încât să se potrivească cadrului avariat, montorii şi sudorii o deplasau, „lipind" noua piesă la loc. Şi apoi treceau mai departe; părea că lucrul nu se mai sfârşeşte niciodată.

În plus, acolo jos era un adevărat iad: temperatura ajunsese la aproape 50°, pătrundea foarte puţină lumină şi un fum gros învăluia totul. Când vreunul dintre oameni nu se mai putea ţine pe picioare, Bennett îl trimitea afară să mănânce ceva şi să ia puţin aer. El rezista, era în stare să lucreze 48 de ore fără întrerupere, sugând doar o portocală.

Pretutindeni pe întreaga navă era aceeaşi poveste. Ellis Clanton, maistrul-şef la atelierul 31, n-a părăsit nava trei zile de-a rândul, străduindu-se să repare complicatele tipuri de instalaţii de care dispune un mare portavion: saboţii de elevator, pintenii mecanismului de oprire şi aşa mai departe. Lucrând la repararea carenei, Ed. Stteehan era atât de obosit, încât a adormit pe schelă.

Într-un loc, un grup de sudori nu se mai puteau ţine pe picioare. Dintr-odată, ca din pământ, a apărut un ofiţer de marină care le-a cerut să-şi adune forţele. El le-a explicat că japonezii erau în drum spre Midway., credeau că portavionul Yorktown fusese scufundat. Să se gândească numai cât o să fie de surprinşi să vadă nava pusă la punct şi gata de luptă. El s-a dovedit un bun psiholog, spusele lui au avut într-adevăr efect; oamenii s-au întors înapoi la lucru.

Toată noaptea de 28 mai activitatea a continuat în acelaşi ritm. Yorktown era numai scântei şi flăcări albastre în timp ce sudorii îşi continuau lucrul. Pentru echipajul navei, totul părea un adevărat coşmar, dar puţini aveau timp să stea să se odihnească. Jefferson Vick, de exemplu, ajutorul ofiţerului cu artileria, a cărat bombe pe bordul

navei timp de 48 de ore, cu o pauză de numai 5 ore.

Pe când toată această activitate era în plină desfăşurare, ceva ciudat s-a întâmplat la Honolulu. Mai întâi s-a produs o pană de curent electric în districtul Kabala. Apoi, când defectul s-a reparat, nu a fost curent în Nuuanu Valley. Acelaşi lucru s-a întâmplat din când în când şi în alte părţi ale oraşului. Localnicii erau obişnuiţi cu penele de lumină ale companiei de electricitate Hawaiene, dar de data aceasta nu era un accident. Şantierul naval, având nevoie de curent suplimentar, a luat legătura cu Leslie Hicks, preşedintele companiei, explicându-i confidenţial că era vorba de un caz de urgenţă. Hicks a spus că speră să le poată da ajutor, şi atunci, liniştit, a întrerupt curentul rând pe rând în fiecare cartier, îndreptând preţiosul curent către şantier.

În dimineaţa zilei de 29 mai, timpul acordat expirase. La ora 11 au fost 47 deschise valvele, docul uscat a fost umplut cu apa şi portavionul Yorktown remorcat pentru a fi dus în port. Manevra s-a făcut încet, cu grijă. Era mult prea încet pentru turnul de control, care tot timpul indica: „Grăbiţi! Grăbiţi!”. Sute de oameni continuau să lucreze. Instalatorii lui Bill Bennett plecaseră, dar mecanicii şi electricienii roiau peste tot.

În cabina sa, comandorul Elliott Buckmaster punea la punct un milion de amănunte de ultim moment. Căpitan-comandorul Dixie Kiefer, ofiţerul cu manevrele, a apărut dintr-odată şi i-a cerut comandorului Buckmaster să-şi lase lucrurile sale personale pe uscat. Nu, i-a răspuns Buckmaster, el era un lup de mare prea bătrân ca să facă aşa ceva – niciodată să nu te desparţi de lucrurile tale personale.

Activitatea continua şi pe uscat şi pe apă. Ofiţerul cu semnalele pentru aterizare de pe Yorktown, locotenentul Norwood Campbell, s-a străduit să aranjeze noile escadrile în poziţia pentru aterizare pe portavion. Piloţii erau în mare majoritate de pe Saratoga. Nava fusese torpilată în

ianuarie şi de atunci au petrecut o mulţime de timp încolo şi încoace. Escadrila 3 de bombardiere a locotenent-comandorului Max Leslie era foarte activă – ea a înlocuit bombardierele de pe Enterprise în raidul lui Doolittle. Dar Escadrila 3 de avioane torpiloare a locotenent-comandorului Lance Massey era uzată, iar echipajul avioanelor de vânătoare ale locotenent-comandorului John S. Thach era un adevărat amestec; unii erau veterani de pe Yorktown, alţii nu văzuseră un portavion de luni de zile, în timp ce alţii nu serviseră niciodată pe un portavion.

În acea perioadă toţi se aflau la Keneohe, de cealaltă parte a insulei. Cei mai mulţi habar nu aveau despre ce era vorba, cu excepţia faptului că făceau o mulţime de exerciţii. Dar în acea zi a început să se afle câte ceva. Locotenent-comandorul Leslie şi-a luat de o parte radiotelegrafistul, pe W.E. Gallagher, şi i-a spus că aveau o nouă misiune: să facă joncţiunea cu Yorktown şi să pornească apoi în larg pentru a-i întâlni pe japonezi. Nu i-a spus unde, dar Gallagher trebuia să fie gata a doua zi dimineaţa.

În zorii zilei de sâmbătă 30 mai cerul era senin la Pearl Harbor. Sunetul ascuţit al unui fluier a vestit multora de pe Yorktown că amiralul Nimitz avea să se urce la bord. Câştigaseră bătălia pentru terminarea reparaţiilor; acum venise timpul să le ureze „noroc şi vânătoare bună”. Întorcându-se spre Buckmaster, amiralul i-a spus să anunţe tuturor că-i părea rău că nu puteau încă să se întoarcă pe uscat. Trebuiau să îndeplinească o nouă misiune, dar după ce se va 48 termina, nava Yorktown va fi trimisă pe coasta de vest a Americii şi atunci se vor pune pe trai.

La ora 9 maşinile au fost puse în mişcare. Jos de tot, Fred Rodin şi cu echipa lui izolau încă tuburile nou instalate. Dintr-odată, cineva a strigat: „Gata, băieţi, toată lumea pe ţărm, ieşim”. Rodin şi cu oamenii lui au luat-o la fugă repede în sus. Nu doreau deloc să facă această călătorie. Yorktown aluneca uşor dusă de curent, în timp

ce ultimul dintre ei s-a aruncat într-o şalupă, îndreptându-se rapid spre ţărm. Nava luneca mai departe, prinzând viteză pe măsură ce parcurgea canalul. Pe puntea de decolare, fanfara navei – poate cu o nuanţă de ironie – interpreta energic melodia „California, iată-mă venind”.

În acea după-masă, grupul de avioane care zburase ca de obicei de la bază şi-a luat locul pe navă; la căderea nopţii, întreaga forţă operativă era departe în larg, acolo unde nu se mai zărea pământul. Înfăptuiseră minuni – Yorktown era iarăşi în funcţiune – dar în acea noapte splendidă cu lună nu ştiau încă ce le rezervă neprevăzutul. Trebuia mai mult decât un bun serviciu de informaţii, planuri precise şi hotărârea de a învinge marea armată a lui Yamamoto. Asta o ştiau şi cei de la CINCPAC, şi au avut multă bătaie de cap până au fixat locul în care Spruance şi Fletcher aveau să se întâlnească. Acel punct de pe hartă – acel loc mitic în apele unui ocean nesfârşit – l-au numit, ca să le fie de bun augur, „Punctul norocos”.

Locotenent-comandorului Toshitake Ueno, aceeaşi noapte scăldată în lumina lunii i-a adus numai ştiri proaste. În timp ce întunecatele nave ale S.U.A. se îndreptau spre nord, submarinul său I-123 stătea fără a face nimic, lipsit de orice utilitate, lângă French Frigate Shoals, câteva sute de mile la vest. În conformitate cu versiunea definitivă a planului japonez, I-123 trebuia să ajute la realimentarea a doua hidroavioane care plecau de la Kwajalein pentru a arunca o ultimă privire la Pearl Harbor, dar în noaptea aceea nu putea fi vorba de nicio realimentare. Un avion mare de patrulare american stătea ancorat în lagună.

Era ciudat. Când a fost încercată prima dată, în martie, „Operaţia K” (aşa cum o denumiseră) a mers foarte bine. Atunci cete două mari hidroavioane au venit de la Kwajalein, s-au alimentat de la submarinele-tanc şi au zburat mai departe spre Pearl Harbor fără nicio piedică. E drept că nu făcuseră mare lucru, dar asta nu din cauza planului. Submarinul de salvare era acolo, radioul lucra;

alimentarea a decurs foarte bine şi mai cu seamă nimeni nu i-a deranjat la French Frigate 49

Shoals.

De data aceasta lucrurile s-au schimbat. Când submarinul I-121, primul care trebuia să sosească, a ajuns la French Frigate Shoals a găsit o navă-transport de hidroavioane inamică ancorată acolo. Curând după aceea au venit şi submarinele I-122 şi I-123 şi în următoarele trei zile comandanţii lor n-au făcut decât să privească prin periscop, aşteptând cu nerăbdare ca nava-transport de hidroavioane să plece. Dar ea nici nu s-a mişcat de acolo, aşa că în noaptea de 29 mai s-au văzut în situaţia de a lua unele măsuri. A doua zi era ziua cea mare: avioanele aveau să părăsească Kwajalein în timpul nopţii, urmând să sosească şi să se alimenteze în ziua de 30 la asfinţit.

Căpitan-comandorul Ueno, în calitatea sa de cel mai vechi ofiţer, aruncă o ultimă privire – erau două nave acum – şi se decise fără nicio plăcere să anunţe la Kwajalein care era situaţia. Viceamiralul Eiji Goto a înţeles şi a comunicat prin radio că operaţia se amână cu o zi; avioanele vor sosi pe data de 31.

În noaptea de 30 situaţia era aceeaşi. Cercetând ancorajul scăldat în lumina lunii, căpitan-comandorul Ueno nu a putut vedea hidroavionul, dar nu încăpea îndoială că americanii erau încă acolo. Cam pe la miezul nopţii a transmis din nou la Kwajalein că locul era supravegheat. De data aceasta răspunsul a venit din partea şefului lui Goto, viceamiralul Nishizo Tsukahara, care comanda Flotila a II-a aeriană: avioanele nu vor mai veni. Operaţia „K” a fost suspendată.

Asta însemna că nu se va mai întreprinde nicio acţiune de recunoaştere la Pearl Harbor, dar nu avea importanţă. Navele lui Nimitz se aflau în siguranţă în danele lor. Şi aveau să rămână acolo până când se va da marele atac asupra Midway-ului şi atunci vor fi atrase în grabă în marea cursă a lui Yamamoto.

Pearl Harbor părea pustiu de când plecase flota, dar la CINCPAC era destulă activitate. În seara aceea, pentru prima oară de la 7 decembrie, locotenent-comandorul Layton şi-a adus casca. Din mesajele interceptate de Rochefort ştia că noaptea aceea era destinată „Operaţiei K”. French Frigate Shoals erau sub supraveghere atentă, dar dacă ceva nu ar fi mers bine, ar fi fost un puternic tir antiaerian. Nu s-a întâmplat nimic, cu excepţia faptului că toţi colegii lui Layton l-au luat peste picior pentru că şi-a adus casca fără niciun motiv.

— Gata de luptă.

Nimeni nu i-a spus amiralului Nagumo că „Operaţia K” nu reuşise. S-a considerat că era mai important să nu se radiodifuzeze nimic. Aşa încât prima grupare de şoc de portavioane îşi continua drumul spre Midway şi statul ei major era lipsit de orice grijă. Dacă „Operaţia K” ar fi avut vreun rezultat demn de luat în considerare, s-ar fi ştiut până acum, dar cum nu primiseră niciun mesaj, însemna că nu era nimic de raportat.

Pe toate navele domnea o stare de spirit excelentă. În acele prime zile de navigaţie, învăluite de strălucirea aurie a soarelui, piloţii făceau exerciţii de lansare de bombe şi torpile, stârnind entuziasmul celor de pe punte. Urmărindu-i de pe distrugătorul Nowaky, căpitan-comandorul Magotaro Koga se gândea că nimeni nu ar fi în stare vreodată să-i înfrângă. În acea seară însemna în jurnalul său: „Siguranţa apropiatei victorii ne înflăcărează inimile”.

Şi cele mai mici amănunte se desfăşurau bine. Datorită uneia din acele întâmplări fericite care pot să se ivească în oricare marină, bunurile la care aveau dreptul marinarii pe trei luni li s-au dat dintr-odată. Văzduhul răsuna de strigăte vesele, de fel şi fel de propuneri de vânzări-cumpărări. Căpitan-comandorul Mitsuo Fuchida, conducătorul grupului aerian de pe Akagi, era singurul care avea ghinion, în prima noapte de navigaţie făcuse o

criză de apendicită, aşa că acum nu va mai putea să conducă atacul avioanelor asupra insulei Midway şi să dea o nouă dovadă de aceeaşi mare vitejie ca la Pearl Harbor.

În după-masa zilei de 1 iunie vremea s-a stricat – din fericire tocmai terminaseră de alimentat avioanele – şi pentru moment aviatorii nu aveau mai nimic de făcut. Pilotul de luptă Raita Ogawa tocmai se odihnea în careul ofiţerilor de pe Akagi, în timp ce la un gramofon se cânta popularul cântec „Kirameku Seiza". Ritmul viu al melodiei le amintea tuturor de avioane luându-şi zborul sus spre înaltul cerului. Pilotul de avioane torpiloare Takayoshi Morinaga stătea întins pe patul din cabina sa de pe Kaga, citind o carte despre istoria modernă japoneză.

Adjutantul de aviaţie de pe Hiryū era cufundat într-o partidă de bridge. Pilotul Juzo Mori de pe bombardierul Sōryū se distra cântând dintr-un fel de fluier numit 51 shaku-hachi. Mai erau şi alţii la bord cărora le plăcea să cânte şi se adunaseră cu toţii într-un colţ al punţii de decolare. Melodia lor plângăreaţă învăluia în mod distonant puntea, în timp ce marele portavion îşi tăia drum mai departe.

La sute de mile spre sud-est, forţele de invazie se mişcau greoaie într-un ritm lent. La bordul navei Jintsu, căpitan-comandorul Toyama se lupta să menţină cele 13 nave de transport într-o oarecare ordine. Formaţia era simplă: cuprindea doar două coloane paralele de nave, dar convoiul fusese adunat atât de repede, încât nici nu mai rămăsese timp să se înveţe semnalizările necesare, iar navele de transport aveau mereu tendinţa să se îndepărteze una de alta. Soldaţilor nici nu le păsa. Când aveau posibilitatea, făceau tot felul de exerciţii de luptă şi de debarcare, dar cum nu prea aveau loc, cea mai mare parte din timp stăteau înghesuiţi pe puntea deschisă, vorbind despre fete sau despre căminele lor.

Mult în urmă – la 600 de mile de Nagumo – se afla marea grupare principală de forţe a lui Yamamoto, formată

din 34 de nave. Pe cele şapte mari cuirasate oamenii îşi treceau timpul făcând băi de soare, gimnastică sau pur şi simplu bătându-şi capul să înţeleagă despre ce este vorba. Oriunde ar fi fost, marina japoneză se călăuzea după ora de la Tokio; mulţi dintre recruţii proaspăt veniţi de la ţară credeau că se află într-o ciudată parte a lumii, unde soarele răsărea la ora 3 dimineaţa.

Pe nava Yamato, amiralul Yamamoto stătea posomorât, cu un castron de orez în faţă, de care abia se atingea. Grozava lui poftă de mâncare îi venise în fine de hac, şi acum suferea de o uşoară diaree. Dar o problemă mai importantă decât asta o constituiau informaţiile serviciului său secret. Începând cu data de 29 mai, oamenii lui observaseră o sporire considerabilă a mesajelor americane în zonele insulelor Hawaii şi Aleutine, cele mai multe provenind de la avioane şi submarine.

Toate acestea sugerau că o grupare de forţe americane ar putea să fie undeva în larg.

Semnalele supărătoare se înmulţeau. Un submarin american, în fruntea unei coloane de nave de transport, trimitea lungi mesaje cifrate la Pearl Harbor. Wake Island raporta că avioane de recunoaştere americane acţionau la o mare distanţă de Midway. O nouă analiză a mesajelor radiodifuzate arăta că 72 din cele 180 de mesaje erau „urgente” – un procentaj atât de mare dădea de bănuit. Pe de altă parte, un raport al serviciului secret de la Tokio din 31 mai indica din nou existenţa portavioanelor americane în preajma insulelor Solomon. Totul era de neînţeles, destul ca să facă pe cineva să dorească ca „Operaţia K” să fi reuşit.

Acum se părea că nici şirurile de submarine nu şi-au îndeplinit misiunea. Trei din cele patru submarine care aveau sarcina să staţioneze la vest de Hawaii fuseseră implicate în fiasco-ul „Operaţiei K”, iar acum aveau să ajungă cu întârziere la bazele lor. Erau tocmai acelea care trebuiau să se afle la data de 1 iunie pe linia Hawai-

Midway, dar regruparea a luat mai mult timp decât era planificat, aşa că acum nu puteau să ajungă acolo decât la 3 iunie.

Era cazul să fie transmise lui Nagumo şi portavioanelor toate aceste informaţii? Amiralul Yamamoto era de părere să fie transmise, dar comandorul Kuroshima se opunea categoric. Ca şi în cazul „Operaţiei K”, el aprecia că tăcerea aparatelor de emisie era mult mai importantă.

De altfel, probabil că radioul navei Akagi interceptase toate aceste mesaje. Prin urmare nu s-a întreprins nimic.

Chestiunea s-a pus din nou după o zi sau două. Serviciul secret de la Tokio bănuia că un portavion american se afla undeva aproape de Midway. Din nou Yamamoto a fost de părere să se transmită ştirea lui Nagumo; din nou „zeul operaţiilor” a predicat evanghelia tăcerii; din nou nu s-a făcut nimic.

În faţă, la o depărtare de 600 de mile, portavioanele lui Nagumo îşi continuau drumul în camera de transmisii a navei Akagi radiotelegrafiştii erau cu atenţia concentrată, dar nu auzeau nimic. Yamato păstra o totală tăcere, iar Tokio era prea departe. Cu pavilionul său mic, Akagi avea un radio comparativ slab, care pur şi simplu nu putea prinde semnalizările îndepărtate. Iar acum şi vremea s-a înrăutăţit. La 1 iunie a început să cadă o ploaie măruntă, însoţită de o ceaţă deasă. Vapoarele înaintau asemenea unor pete sumbre în întunericul ce se înteţea.

La Midway vizibilitatea era foarte bună când locotenent-comandorul Tanabe de pe submarimil I-168 şi-a îndreptat periscopul spre nisipurile strălucitoare de coral ale atolului care îl camufla. De trei zile stătea acolo făcând observaţii meticuloase.

Toate acestea le transmitea cu grijă la Tokio pentru a fi retransmise flotei care înainta.

Erau multe de raportat. Nave de patrulare veneau şi

plecau întruna. Aterizau vreo 90 – 100 de avioane pe zi. inclusiv un număr de bombardiere PBY îşi luau zborul în zori şi se întorceau seara, ceea ce înseamnă că făceau recunoaşteri pe o distanţă de cel puţin 600 de mile. Mai multe macarale pentru construcţii erau în acţiune: garnizoana îşi întărea probabil apărarea.

Cea mai mare parte a timpului Tanabe stătea în imersiune la o depărtare de 53 două sau trei mile de ţărm, cu ochii lipiţi de periscop. În jurul său membrii echipajului pipăiau fetişurile purtătoare de noroc pe care aspirantul Mochizuki tocmai le adusese de la racla Kameyama. Nu fuseseră încă văzuţi, dar era destul de riscant să se tot învârtească pe acolo. O dată s-au strecurat până la o distanţă de vreo 800 metri de plajă.

Noaptea, submarinul I-168 ieşea la suprafaţă şi Tanabe îşi continua cercetările cu binoclul. Midway era camuflat, totuşi se putea vedea câte ceva. La un moment dat a numărat nouă lumini aprinse. Nu încăpea îndoială că se punea ceva la cale.

Luna care trecuse fusese foarte agitată pentru apărătorii de la Midway. Aveau încă o cale lungă de străbătut, dar cel puţin puteau să privească cu oarecare satisfacţie la ceea ce făcuseră până atunci.

Fără îndoială că totul începuse cu vizita lui Nimitz. Până la acea dată baza se simţea oarecum uitată, cu excepţia unor atacuri sporadice ale câtorva submarine japoneze. Dar ziua de 2 mai a fost o adevărată revelaţie. Nimitz a umblat pretutindeni şi a inspectat totul. A examinat amănunţit posturile de comandă subterane de pe insula Sand, a inspectat hangarul mare de hidroavioane unde se făcea revizia avioanelor PBY., a coborî în toate fortificaţiile pentru tunurile batalionului 6 de apărare al marinei. Apoi, după o călătorie de 20 de minute de-a curmezişul lagunei, a ajuns la insula Eastern. Aici a vizitat pista şi a dat mâna cu toţi piloţii. Când în cele din urmă a plecat, marinarii i-au făcut complimentul lor cel mai de

preţ: „E un om dat dracului”.

Două săptămâni mai târziu a început să sosească echipament în cantităţi mari. Căpitan-comandorul Simard şi locotenent-colonelul Shannon au întocmit la 7 mai o listă cu toate lucrurile necesare, dar primul lucru care a sosit nu figura pe nicio listă. Era o pereche de epoleţi cu vulturi pentru Simard, semn de promovare a lui la gradul de comandor; în acelaşi timp, Shannon a fost promovat colonel plin.

Dar în curând au aflat că aceşti vulturi aveau să fie scump plătiţi, în jurul datei de 20 mai, Simard şi Shannon au primit o scrisoare din partea amiralului Nimitz în care li se făcea cunoscut planul japonez. Întregul plan le era prezentat pas cu pas, aşa cum îl cunoştea Nimitz atunci. Ceea ce le-a atras atenţia cel mai mult a fost faptul că scrisoarea era datată 28 mai, deci cu o săptămână mai târziu.

Situaţia grea de acolo se răsfrângea cel mai mult asupra lui Shannon. Deşi în subordinea lui Simard, era comandantul infanteriei marine şi răspundea direct de 54 apărarea Midway-ului. În seara următoare i-a convocat pe toţi oamenii săi care deţineau posturi-cheie la „Castle”, o locuinţă puţin pretenţioasă, rămasă de pe timpul când Midway era o insulă civilă. Acolo le-a spus că japonezii se pregăteau de atac şi a schiţat măsurile care trebuiau luate pentru a-i înfrunta. Adjutantul W.P. Spencer a examinat apoi în amănunţime diferite chestiuni, inclusiv instrucţiunile în legătură cu ce aveau de făcut dacă vor fi luaţi prizonieri.

La acest punct, artileristul Dorn E. Arnold, care îşi petrecuse toată viaţa în corpul de marinari, şi-a închis carnetul. Shannon l-a întrebat dacă chestiunea nu-l interesa. Arnold a răspuns că nu-i erau necesare aceste informaţii, deoarece nu intenţiona să fie luat prizonier. Nu voia „să ajungă să poarte soldaţi japonezi într-o ricşă”.

Planul lui Shannon, în forma lui definitivă, reflecta

trecutul său. Era un infanterist de marină din alte timpuri, ieşit din rândul soldaţilor, format la Bellow Wood. Sârma ghimpată, barajele, adăposturile blindate i-au lăsat o impresie de neşters, şi uneori se părea că vrea să transforme Midway-ul într-o altă linie Hindenburg. Dar avea şi tenacitatea necesară pentru acest gen de război, şi acum de asta avea nevoie Midway mai mult ca de orice.

Chiar a doua zi şi-au pus la încercare spiritul de luptă. Ziua de 22 mai a început destul de liniştit – comandorul Simard era îngropat în lucru la postul său de comandă, mortierele de 81 mm făceau exerciţii pe ţărmul de sud. Ajutorul de farmacist, Edwin Miller, lua o gustare în bucătăria spitalului. Şi apoi, dintr-odată, o explozie îngrozitoare a cutremurat insula Sand; un nor de fum şi praf s-a înălţat spre cer.

Sosiseră japonezii – fiecare era sigur de aceasta. Oamenii şi-au luat căştile şi au fugit la posturile de luptă. Dar nu erau japonezii; ceea ce se întâmplase era foarte demoralizant. Un marinar, verificând conexiunile, a legat firele greşit şi a declanşat o explozie sub depozitul de benzină de la Midway. Jumătate din rezervoare, peste 500.000 de litri, s-a pierdut. Explozia avariase şi sistemul de distribuire; de acum încolo trebuiau să alimenteze avioanele cu mâna din butoaie de circa 200 de litri.

O asemenea întâmplare era de ajuns ca fiecare să-şi piardă curajul, dar comandorul Simard şi-a păstrat calmul. Nu a căzut niciun cap, nu s-a găsit niciun ţap ispăşitor, nu s-au auzit incriminări. Foarte liniştit, el a transmis ştirea proastă la CINCPAC şi a cerut să i se dea ajutor dacă era posibil. Cât despre colonelul Shannon, avioanele reprezentau oricum o altă lume. „Scoteţi-le din uz şi 55 lăsaţi-le pe plajă”, a mormăit el, şi atunci toţi şi-au dat seama mai mult ca oricând cât era de reconfortant să lucrezi sub ordinele acestui bătrân soldat.

Toţi au fost contaminaţi de spiritul lui bătăios. Nici cei de la Marna nu au săpat cu atâta râvnă cum a săpat

batalionul 6 de apărare pe insula Sand: construiau fortificaţii, făceau adăposturi, aşezau saci cu nisip pentru tunurile pe care le promisese Nimitz. Şi dincolo de lagună aviatorii marinei săpau, de asemenea, adăposturi pentru avioane, depozite subterane pentru bombe, fuzibile, benzină şi apă, ca să nu mai vorbim de tranşeele pe care le făceau pentru ei.

Ajunseseră să nu doarmă decât două-trei ore pe noapte.

În acelaşi timp, de-a lungul plajelor de corali apărea mereu sârmă ghimpată.

Maiorul Robert Hommel a legat atâta sârmă ghimpată, încât prietenii săi l-au poreclit „Bob Sârmă ghimpată”. Şi totuşi pentru colonelul Shannon nu era suficientă. Oprise înaintarea nemţilor în primul război, o să-i oprească şi pe japonezi. „Sârmă ghimpată, sârmă ghimpată!”, a explodat un marinar epuizat.

„Bătrânul crede că putem opri avioanele cu sârmă ghimpată”.

Dar au lucrat cu tragere de inimă, căci simplitatea şi atitudinea hotărâtă a lui Shannon îi cucerise pe toţi. Căpitanul Robert Meglashan, tânărul său ofiţer cu operaţiile, trudea câte 11 ore pe zi în soarele orbitor, verificând poziţiile, transmisiile, camuflajul, câmpurile de tragere. O dată s-a dus pe un submarin şi a verificat cum se vede totul prin periscop.

Dar mijloacele acestea de apărare erau atât de puţine dacă te gândeai la forţa gigantică care avea să se năpustească asupra lor. Trebuia deci să se dea dovadă de mare ingeniozitate, iar căpitanul Meglashan ştia unde să o găsească. S-a dus la artileristul de marină Arnold. Aceşti vechi tunari se bucurau de mare faimă, deveniseră un fel de figuri legendare printre marinari. „Deacon” Arnold, de exemplu, luase parte la expediţia din Siberia. Acum Meglashan i-a cerut să pregătească mine împotriva ambarcaţiunilor şi diferite alte capcane. Pentru aşa ceva

erau necesare cunoştinţele despre explozibile ale unui veteran.

De fapt, Arnold nu ştia aproape nimic despre explozibile. Dar asta nu l-a speriat. Citise cândva o carte în acest domeniu. Folosind anumite amănunte de rutină de la cartierul general, el a dus la îndeplinire greaua misiune cu o plăcere pe care o poate simţi numai cineva care nu-i obişnuit să se joace cu dinamita.

Împreună cu oamenii săi a găsit o gelatină explozibilă de culoare cafenie şi care la pipăit era ca o cocă. Aceasta au frământat-o, apoi au introdus-o în nişte tuburi şi au pecetluit capetele cu gudron fierbinte. Ai fi zis că erau nişte artificii 56 uriaşe. Au pregătit în total vreo 380 din acestea. Apoi le-au legat câte şase şi le-au aşezat aproape de ţărm pentru a tăia cheful japonezilor să încerce o debarcare. Cu ajutorul unui detonator electric produceau o explozie foarte puternică. Alte explozive mai primitive au fost cocteilurile „Molotov”, pe care le-au fabricat folosind marea rezervă de sticle goale de la Midway şi pe care le-au aşezat treptat în vrafuri impresionante.

Şi astfel activitatea mergea înainte. Toţi munceau fără întrerupere, căci de fapt se aflau în stare de asediu. Oamenii stăteau tot timpul la posturile lor, lângă tunuri, mesele se serveau acolo, iar întreaga garnizoană trăia sub pământ.

Amândouă posturile de comandă ale marinei şi ale infanteriei de marină erau în tranşee, aproape de centrul insulei. Comandorul Simard dădea ordine folosind un telefon alb, mult prea elegant pentru acel loc. Colonelul Shannon ţinea discursuri lungi într-o tranşee acoperită cu bârne şi patru metri de nisip.

În fiecare seară cei doi comandanţi se întâlneau cu statele lor majore pentru a trece în revistă activitatea zilei şi a face programul pentru a doua zi. Şedinţele infanteriei marine erau adesea foarte furtunoase, căci statul-major era foarte sigur de el, iar colonelul nu putea fi uşor convins

să renunţe la teoriile sale. Voia să aibă un paravan de fum, şi a fost o întreagă poveste până când, în cele din urmă, Meglashan şi Ambid l-au convins că aşa ceva, în loc să ascundă insula, mai curând i-ar atrage pe japonezi. Altă dată a avut o discuţie cu comandorul Simard cu privire la mutarea unei porţiuni de sârmă ghimpată pentru a permite marinarilor să umple câţiva saci cu nisip. Nu era chip ca cineva să se atingă de acea sârmă ghimpată, căci ar fi însemnat, într-adevăr, provocarea unei discuţii şi, până la urmă, ca să-şi obţină nisipul, comandorul a trebuit să facă apel la autoritatea sa.

Evident, discuţiile se aplanau întotdeauna. Fiecare se ducea la cuşeta lui, colonelul mai sorbea o ultimă ceaşcă de cafea înainte de a se retrage, iar a doua zi la 5 toţi erau în picioare, gata pentru o nouă zi de muncă grea. La 25 mai au primit unele veşti bune. Mai întâi a sosit mesajul lui Nimitz în care li se indica o nouă dată pentru atac, adică 3 – 5 iunie, ceea ce însemna încă o săptămână întreagă de pregătiri. Apoi a sosit la insula Sand crucişătorul St. Louis, aducând primele ajutoare de la Hawaii.

De asemenea, remarcabila baterie de opt tunuri, de 37 mm, a căpitanului Roriald K. Miller a fost o completare binevenită adusă apărării antiaeriene. Patru tunuri au fost trimise pe insula Eastern, iar pe celelalte patru Miller le-a amplasat 57 în pădurea de pe insula Sand. Încă nu terminase cu instalarea tunurilor, când s-a auzit zgomotul unor camioane care aruncau nisip în toate direcţiile. Din ele au coborât un grup de oameni strigând lozinci şi cântând cântece.

Sosise echipa de incursiuni a lui Carlson. Echipa, cunoscută oficial sub denumirea de al doilea batalion de incursiuni, era o unitate experimentală. În pregătirea acestui batalion, organizat de maiorul Evans F. Carlson, se reflectau unele idei pe care Carlson şi le-a însuşit în timpul cât a fost observator civil printre forţele comuniste din China de nord. El avusese în organizarea şi pregătirea

acesteia aprobarea Casei Albe, dar filosofia sa gung-ho făcuse ca mulţi vechi infanterişti ai marinei să fie indisciplinaţi. Oamenii lui Carlson, pentru a nu spune mai mult, aveau un spirit de contradicţie dezvoltat.

Dar nu încăpea nicio urmă de îndoială în privinţa calităţilor lor de luptători.

Când a venit momentul apărării Midway-ului, Nimitz a trimis în grabă două companii acolo. Sosind pe nava St. Louis împreună cu compania de tunari a lui Miller, compania „D" s-a dus pe insula Eastern, „C" s-a alăturat lui Miller în pădurea de pe insula Sand. Şi unii şi alţii arătau ca nişte sălbatici. De pe umerii bronzaţi le atârnau banduliere cu cartuşe, buzunarele le erau umflate cu grenade.

Centiroanele erau împănate de cuţite, pe care din când în când le aruncau cu îndemânare în copaci. Până şi medicii erau înarmaţi, nici pomeneală să vezi semnul crucii roşii la această echipă.

La 26 mai s-au primit şi alte ajutoare. În acea seară marele feribot Kittyhawk a sosit cu tunurile, tancurile şi avioanele care reprezentau cea mai mare contribuţie a lui Nimitz. Midway avea nevoie de aceste tunuri noi gemene de 20 mm împrumutate de la batalionul 3 de apărare, ca şi de cele cinci tancuri, dar cel mai binevenite au fost noile avioane – 18 bombardiere în picaj ZBD şi 7 avioane de vânătoare F_4F.

„Noi" era, desigur, un termen relativ. De fapt erau aparate scoase din uz de pe portavioane. Dar erau cu mult mai bune decât rablele care existau pe insulă. Până atunci forţele aeriene de la Midway constau din 16 bombardiere vechi Vindicator şi 21 de avioane de vânătoare Buffalo, tot atât de vechi. Vindicatoarele (pe care marinarii le numeau „Indicatoare de vânt") aveau tendinţa de a intra în viraje strânse la sol. Când piloţii le-au încercat la începutul anului, materialul de pe aripi începuse să se dezlipească şi atunci s-a cerut de urgenţă de la spital toate benzile

adezive disponibile. Avioanele de luptă Buffalo erau tot atât de necorespunzătoare. Noile avioane, oricare ar fi fost scrisorile lor de acreditare, erau 58 mult mai bune decât acestea.

„Noi", într-un sens diferit însă, erau piloţii care sosiseră de asemenea.

Şaptesprezece din douăzeci şi unu de piloţi terminaseră tocmai atunci şcoala de pilotaj. Unii nu aveau nici măcar patru ore de zbor de când terminaseră pregătirea. Nici nu ştiau de ce se aflau acolo. Sublocotenentul Jack Costey credea că veniseră într-o insulă izolată pentru a mai face puţină practică.

„Aţi venit chiar la timp pentru petrecere!" – le strigau veseli cei mai vârstnici, pe când noii veniţi îşi descărcau echipamentul pe insula Eastern. Sublocotenentul Allan Ringhlom, unul dintre noii piloţi de pe bombardierele în picaj, a presupus că acesta era probabil genul de limbaj la care trebuia să se aştepte din partea unui camarad care terminase poate şcoala cu câteva luni înaintea sa. La primul instructaj al escadrilei sale, la 28 mai, şi-a dat seama că lucrurile stăteau altfel.

Comandantul echipei, maiorul Lofton Henderson, i-a scos din încurcătură.

Japonezii nu numai că veneau; ei ar fi trebuit să fie deja acolo. Piloţii experimentaţi au fost repartizaţi noilor ZBD-uri, în timp ce recruţii tineri au fost trecuţi pe Vindicatoare. Niciunul dintre ei nu mai pilotase un astfel de avion mai înainte şi aveau puţin timp pentru a se instrui. Au făcut nişte viraje la sol cu două din ele în prima zi. Echipamentul, de asemenea, era mizerabil – nicio hartă şi doar patru planuri de bord pentru o duzină de avioane.

Aşa că cea mai mare parte a timpului stăteau şi aşteptau, jucând ore întregi cărţi şi urmărind faimoasele păsări „gooney" din Midway, un fel de albatroşi mari, foarte graţioşi când zburau, dar stângaci şi caraghioşi pe pământ. Erau foarte blânzi, îi fascinau pe toţi piloţii şi,

datorită unei lipse de atenţie, au provocat primul accident al escadrilei. Locotenentul Eke a introdus o pasăre în cuşeta locotenentului Bear; căutând să iasă afară, pasărea, speriată, l-a muşcat pe Bear de degetul cel mare.

În ziua de 29 mai au fost primite alte ajutoare: patru bombardiere B-26 ale armatei amenajate pentru a duce torpile. Conduse de căpitanul James Collins, acestea erau primele avioane ale armatei sosite acolo şi au produs o adevărată senzaţie. Toată lumea s-a strâns în jurul lor, dar curând s-a văzut că nici aceşti piloţi nu ştiau mai mult despre misiunea lor decât noii infanterişti de marină.

Locotenentul James Muri era la Hickam, aşteptând să se alăture restului escadrilei sale în Australia. Dintr-odată totul a fost contramandat şi i s-a spus să ducă un avion la Pearl Harbor. Alte trei bombardiere B-26 s-au alăturat avionului său. Când au sosit acolo, au găsit o mulţime de ofiţeri de marină aşteptându-i 59 pentru a le da în primire nişte torpile foarte mari. Erau primele pe care le vedea Muri în viaţa sa.

Au aflat că torpilele aveau să fie încărcate pe avioane, iar echipajul trebuia să facă exerciţii de decolare şi aterizare. Nu au încercat nicio lansare de bombe şi niciuna din busolele lor nu fusese corectată. Când au pornit după câteva zile, cele patru bombardiere B-26 au început prin a se împrăştia în patru direcţii diferite.

Niciunul dintre tinerii piloţi nu zburase vreodată într-o misiune, dar în cele din urmă au reuşit să ajungă la Midway.

În aceeaşi zi au sosit şi 12 avioane PBY ale marinei – ultimele dintr-un flux continuu care a început la 14 mai. Ca şi ceilalţi, aviatorii veniţi cu aceste avioane ştiau foarte puţin despre ceea ce avea să se petreacă, dar cu ei mai venise şi un ofiţer care ştia o mulţime de lucruri. Căpitan-comandorul Logan Ramsey era unul dintre cei mai bine pregătiţi ofiţeri de marină. Masiv şi greoi ca fizic, avea însă o minte genială. Mare jucător de bridge, putea, în timp ce

într-o mână ţinea cărţile, să rezolve orice problemă de navigaţie. Se deosebea de vechea generaţie, pe care o aducea adesea la desperare prin comportarea sa neconformistă, dar şeful avioanelor de patrulare, amiralul Bellinger, avea o părere foarte bună despre el şi l-a numit şeful statului-major. În momentul declanşării crizei de la Midway, Bellinger s-a gândit că Logan Ramsey era omul cel mai potrivit pentru a fi trimis acolo.

Ramsey făcea parte dintre acei oameni care aveau un dar deosebit de a-i atrage pe tinerii ofiţeri plini de viaţă, şi se găseau foarte mulţi voluntari ori de câte ori era necesar să recruteze ajutoare. Aspirantul Edmond Jacoby habar nu avea unde trebuia să se ducă, dar cu Ramsey ştia dinainte că nu se va plictisi. Când s-au îmbarcat pe PBY-uri la Pearl Harbor, amiralul Bellinger a venit să-i petreacă.

Ştiind că Jacoby dorea să devină pilot, amiralul i-a spus: „Dacă te întorci, voi avea grijă să urmezi şcoala de pilotaj”, „Dacă mă întorc? – s-a gândit Jacoby.

— Ce-o fi vrut să spună cu asta?” Şi-a dat însă seama chiar în seara sosirii la Midway. Comandorul Simard a convocat o şedinţă la căminul ofiţerilor şi a explicat pe scurt de ce se aflau acolo.

Apoi Logan Ramsey a preluat comanda, dându-le ultimele informaţii secrete: atacul asupra Aleutinelor pe data de 3 iunie., navele de transport care veneau dinspre sud-vest., portavioanele care vor ataca probabil de la nord-vest pe data de 4 iunie. Şi a spus fiecăruia ce are de făcut. Nu mai mult de o zi de patrulare, apoi două zile libere, începând din ziua următoare vor parcurge în fiecare zi 700 de 60 mile. Acesta era momentul să pună în practică tot ceea ce învăţaseră până atunci.

A doua zi dimineaţă, pe data de 30 mai, în timp ce primele dâre roşietice ale răsăritului brăzdau cerul spre est, 22 de PBY-uri se ridicau cu greu în aer. Unele erau hidroavioane, altele erau noi modele de amfibii, dar toate erau încete, greoaie.

Au înconjurat baza în timp ce-şi stabileau direcţia, apoi s-au îndreptat înainte de-a lungul razelor unui arc masiv pornind din sud-vest spre nord-est. Marea acţiune de depistare a inamicului de către cei de la Midway începuse.

Era pe la amiază, curând după ce mâncaseră, când unul dintre PBY-uri s-a întors pe insula Eastern cu un motor scos din uz şi făcând o aterizare forţată. Apoi a sosit un altul în aceeaşi stare. Se părea că şi japonezii patrulau. Veneau dinspre Wake şi se îndreptau spre sud-vest, pregătindu-se de luptă. Amândouă PBY-urile au fost ciuruite de gloanţe; când a aterizat primul, infanteriştii de marină gentili au trimis un obuz în urma lui.

Alte opt avioane ale armatei au sosit în aceeaşi după-masă de la Hawaii, şi apoi încă nouă pe data de 31 mai – toate erau bombardiere B-17 de lungă distanţă. A fost un fel de du-te-vino, dar de acum încolo aveau să fie disponibile în general 15 avioane. Acestea, conduse de locotenent-colonelul Walter C. Sweeney, care zbura întotdeauna fără pantofi, au făcut să crească foarte mult forţa de atac a Midway-ului.

Aşa cum s-a procedat şi cu B-26, marile bombardiere au fost trase în adăposturi, iar echipajele stăteau alături în corturi., dar asta nu l-a oprit pe locotenentul Everett Wessman să nu doarmă în obişnuita sa pijama de mătase.

Cei de la aviaţie au avut întotdeauna gusturi rafinate.

O altă apariţie binevenită a fost aceea a cargoului Nira Luckeribach pe data de 31 mai, cu o încărcătură de materiale de ultim moment şi 3.000 de butoiaşe cu benzină de cea mai bună calitate, menite să înlocuiască combustibilul pierdut atunci când a avut loc explozia rezervoarelor de la Midway. Era duminică, dar nimeni nu se gândea la aceasta până când echipajul cargoului nu a pretins un supliment de plată, provocând o dispută violentă. Se zvonise că nu va putea să descarce până luni. Chemat la faţa locului, comandorul Simard a explicat

atunci că japonezii erau pe cale de a sosi, că nava nu va putea să plece până când nu va fi descărcată şi că s-ar putea produce o explozie cu tot acel combustibil la bord.

Echipajul a cedat şi Nira Luckeribach a plecat la 7, 40 a doua zi dimineaţa.

Era cam tot ce putea face Nimitz. Depindea acum de Midway să folosească ce 61 avea. Care ar fi fost măsurile cele mai eficace pe care le-ar fi putut lua? La postul de comandă subteran de pe insula Sand, comandorul Simard căuta tot felul de soluţii în fiecare seară împreună cu statul său major. După un timp a venit şi generalul de brigadă Willis Hale, comandantul avioanelor B-17, aducând câte o sticlă de bourbon „Old Crow”; aceasta era pusă pe masă şi activitatea continua.

Printre chestiunile care se discutau erau următoarele: bombardierele B-17 trebuie să fie folosite ca forţe de atac la mare distanţă, sau e preferabil să fie folosite imediat pentru întărirea patrulărilor? Cum s-ar putea face ca toate avioanele să decoleze foarte repede atunci când japonezii vor ataca?

Discutau şi făceau fel de fel de planuri până târziu noaptea, în timp ce ofiţerii tineri îşi vedeau de treburile lor obişnuite: pregăteau sarcinile pentru a doua zi, scriau rapoarte, comunicau cu CINCPAC prin cablu direct. Pentru un ofiţer de transmisii, legătura directă cu Pearl Harbor era un lucru minunat, un avantaj extraordinar. Asta însemna că Midway putea să intre în contact instantaneu cu Nimitz fără a folosi radioul. Nu era niciun risc de interceptări, niciun cod de descifrat, nicio cantitate mare de mesaje care ar fi putut să dea de bănuit unor urechi indiscrete. Pentru aparatele de radio de la Tokio nu se întâmpla nimic la Midway.

Cablul făcea parte din vechiul sistem de comunicaţii transpacifice care îi dădea importanţă Midway-ului înainte de război. Acum era scos din uz, deşi, lucru curios, spre vest, până la insula Guam, cucerită de japonezi, cablul era

încă intact. Uneori cei din adăpostul blindat se duceau până la cheia de comandă şi transmiteau vreo obscenitate în direcţia aceea. De obicei era o pauză şi apoi se auzea o bolboroseală pe un ton supărat.

La 1 iunie, aspirantul George Fraser, tânărul şi multilateralul ofiţer cu transmisiile de sub ordinele lui Logan Ramsey, s-a trezit cu o nouă problemă. Se primise ştirea că un remarcabil tip de avion torpilor al marinei a fost adăugat apărării Midway-ului: TBF-ul. Şase asemenea avioane aveau să sosească în acea zi, şi de vreme ce nimeni nu s-ar fi aşteptat să vadă nişte avioane de acest tip, el trebuia să prevină bateriile antiaeriene să nu le doboare.

Prima întrebare care i s-a pus a fost: „Ce este un TBI?” Nu exista nicio schiţă, nicio carte cu indicatoare şi nici observatori pregătiţi. Cel mai bun lucru pe care Fraser îl putea face era să ia ca model un tip cunoscut cum ar fi un avion de vânătoare F4F. Noul avion arăta, a explicat el, „ca un F4F gravid”. Indicaţiile au fost trimise peste tot, şi când au apărut cele şase TBF-uri, niciun deget nu s-a 62 apropiat de trăgaci.

A fost cât se poate de bine, căci oamenii aceia făcuseră o cale lungă ca să vină acolo. Aparţineau escadrilei 8 de avioane torpiloare de pe Hornet, şi la 8 mai, când au primit ordinul să vină la Pearl Harbor, erau în Norfolk ca să rodeze aceste avioane noi pentru portavion. Detaşamentul, format din 19 avioane, era condus de vicecomandantul escadrilei 8 de avioane torpiloare. Avioanele au zburat spre coasta de vest a Statelor Unite, apoi au fost transportate la Hawaii. Au sosit la 29 mai, cu o zi prea târziu ca să se poată îmbarca pe Hornet.

S-a primit după aceea ordinul de a căuta voluntari care să ducă şase din aceste avioane la Midway. Nu a fost nicio problemă, deşi oamenii nu ştiau scopul misiunii. Au pornit în ziua de 1 iunie, fericiţi că sunt sub comanda locotenentului Langdon K. Fieberling, un pilot chipeş, cu

părul cărunt prematur, idolul tuturor tinerilor piloţi. Niciunul dintre ei nu luase parte la vreo luptă; aspirantul A. K.

Earnest nu se îndepărtase niciodată de ţărm.

La sosire, Fieberling a prezentat un raport locotenent-colonelului Ira E. Kimes, care comanda grupul aerian de marină. Apoi s-a întors la unitatea sa, unde a relatat faptele necruţătoare, adăugând încă un amănunt: să nu se aştepte niciun ajutor de la portavioanele americane, căci acestea vor încerca să salveze insulele Hawaii.

Dar nimic nu ar fi putut stinge înflăcărarea acestor tineri. Ei îşi petreceau timpul imaginând tunuri pe aripile aparatelor lor. Observând că la avioanele cu tunuri reale pe aripi, orificiile erau mascate de benzi izolante spre a împiedica pătrunderea prafului, s-au gândit să aplice şi ei benzi pe aripile avioanelor, apoi să marcheze în aceste benzi deschizăturile prin care ar fi trebuit să tragă „tunurile”.

La vreo 560 de mile spre sud-vest a avut loc din nou un schimb de focuri real.

La 09, 40 un bombardier mare care venea din Wake s-a năpustit asupra PBY-ului aspirantului J.J. Lyons şi cincizeci de minute mai târziu acelaşi avion japonez a ciuruit avionul aspirantului R.V. Umphrey din sectorul alăturat. Cei doi americani s-au străduit să găsească repede un refugiu. Acum ştiau cu toţii că avioanele PBY nu puteau face faţă avioanelor japoneze.

Au discutat chestiunea în acea noapte la postul de comandă. Dar ceea ce îi sâcâia cel mai mult atunci nu era inamicul, ci vremea. Un plafon jos de nori înspre nord-vest învăluia întreg oceanul. Sub aceasta perdea cenuşie se putea ascunde orice.

Amiralul Nagumo stătea pe puntea navei Akagi, înconjurat de statul său major, privind fix, în tăcere, la ceaţa ce devenea din ce în ce mai deasă. În zorii zilei de 2

iunie nu mai era niciun fel de vizibilitate. Ceaţa constituia, ce e drept, o bună protecţie contra avioanelor de patrulare inamice, dar pentru navigaţie era un adevărat infern.

În stânga amiralului, ceva mai departe, comandorul Taijiro Aoki discuta cu căpitan-comandorul Gishirō Miura, ofiţerul său cu navigaţia. Miura, ca de obicei, era în papuci. Din când în când se aplecau, scoţând capul prin ferestrele pasarelei, ca şi cum cei câţiva centimetri în plus ar fi putut să-i ajute să distingă ceva.

Toţi erau foarte preocupaţi, căci aceasta era ziua în care trebuiau să se îndrepte spre sud-est şi să dea atacul asupra Midway-ului. Pentru moment navigau într-o singură coloană, reuşind să se menţină în formaţie, pentru că fiecare navă trăgea după ea o geamandură, indicând astfel calea navei care o urma. Dar acest sistem era destul de riscant atunci când ar fi fost necesar să se producă o schimbare importantă a direcţiei – unele nave s-ar fi putut rătăci complet.

Aveau de luat o hotărâre grea. Ar fi putut să încetinească viteza în speranţa că vremea se va îmbunătăţi înainte de a da semnalul de schimbare a direcţiei, sau ar fi putut să renunţe la interdicţia radio şi să semnalizeze pe calea undelor. Dacă ar fi micşorat viteza, ar fi dat peste cap întreg programul invaziei. Dacă ar fi folosit radioul, atunci ar fi putut divulga poziţia navelor şi primejdui atacul prin surprindere asupra flotei S.U.A. În cele din urmă, comandorul Oishi, ofiţerul cel mai vechi din statul-major al amiralului Nagumo, i-a îndemnat să folosească transmisii prin radio slabe, în speranţa că va ieşi totul bine. Nu puteau să-şi permită să modifice planul – prea multe unităţi depindeau de ei – în timp ce atacul prin surprindere era o variantă mai uşoară. Probabil că flota S.U.A. se afla încă la Pearl Harbor, în orice caz la o depărtare de mai multe zile, aşa încât un scurt semnal de radio, chiar dacă era recepţionat, nu putea dăuna prea mult.

Nagumo a fost de acord, şi la 13.30 s-a transmis semnalul de radio cel mai scurt posibil: „Drum 125°”. Cârmele celor 26 de nave au fost acţionate. Maşinile s-au oprit pentru foarte scurt timp, apoi şi-au reluat mersul, pe când primul grup de portavioane de şoc a întors spre sud-est, ţinând drept ca o suliţă în direcţia Midway.

În compartimentul nr. 1 de cazane al navei Hiryū, fochiştii au făcut toate 64 îndreptările necesare scrise cu cretă pe o tăbliţă în cabina de control, închisă cu sticlă. Echipajele avioanelor de pe Sōryū continuau să joace „hanafuda” – o ţigară suta de puncte. Pe nava Kaga, căpitan-comandorul Takahisa Amagai ţinea o prelegere de apărare antiaeriană. În camera de gardă a navei Akagi cineva a pus un disc la gramofon şi, în scârţâitul acului, a început melodia avântată a cântecului „Kirameku Seiza”.

În aceeaşi zi de 2 iunie, în timp ce portavionul american Enterprise înainta la nord-vest de Midway, discurile preferate erau Glenn Miller, Tommy Dorsey şi cântecul lui Mary Martin „My Heart Belongs to Daddy”. Forţa operativă 16 se afla de şase zile în larg şi viaţa în timpul liber, cel puţin la suprafaţă, nu avea nimic deosebit: se ascultau discurile obişnuite, se juca cărţi, se făceau pariuri şi fel de fel de renghiuri. Pe nava Hornet, capelanul Eddie Harp, cu un aer jovial, a luat în ascuns de la doctorul Sam sterloh o ladă cu grepfrut-uri, pe care acesta o preţuia foarte mult; marinarul A.M. Bagley de pe New Orleans îşi reluase vechiul obicei de a-l bate la rummy pe marinarul F.Z. Muzejka.

Totul părea destul de normal şi când erau de serviciu. Pe nava Enterprise se anunţau, conform planului zilei, sarcinile ce trebuiau îndeplinite pentru ziua de 2 iunie: 03, 15 (ora navei) a se obţine legătura cu Departamentul Aerului. 03, 25, primul mic dejun. 03, 50, repartizarea posturilor de luptă pentru aviatori. 05,00, lansarea primelor patrule. şi aşa mai departe, urma o continuă activitate de patrulare, vegheri, până când se auzea acel

salut inevitabil care vestea că ziua s-a încheiat: „20, 49, stingerea”.

Totul părea normal, totuşi nu era normal de loc, căci, sub rutina de suprafaţă, Forţa operativă 16 era agitată de o seamă de emoţii. „Pe cinstea mea, este adevărat”, nota pe nerăsuflate, în jurnalul său, locotenentul Bur-dick Brittin când ordinele pecetluite trimise cu distrugătorul Aylwin au fost deschise în ziua de 29 mai. Şi în ziua de 30 era năpădit de tot felul, de gânduri înfricoşătoare: „Săptămâna viitoare o să trăim zile istorice. Dacă suntem în stare să ne păstrăm prezenţa necunoscută pentru inamic şi să atacăm prin surprindere portavioanele, atunci flota S.U.A. va deţine din nou supremaţia în Pacific.

Dar dacă japonezii ne văd mai întâi şi ne atacă cu numărul lor copleşitor de avioane, ne scot de pe scenă şi apoi, nestânjeniţi, vor captura Midway-ul. Pearl nu va mai putea acţiona şi va fi în mare pericol – asta-i tot ceea ce pot spune – sunt prea emoţionat – soarta ţării este în mâinile noastre”.

Lui Brittin i se părea că până şi oamenii de pe petroliere îşi dau seama că soarta americanilor depinde de aceste nave. Toate navele s-au alimentat la 31 mai şi, în timp ce petrolierele se îndepărtau, echipajele lor aliniate la balustrăzi urau izbândă Forţei operative 16.

În timp ce navele brăzdau apele oceanului s-au ivit şi alte emoţii. La gândul că nu se puteau folosi aparatele de radio-emisiune, mulţi piloţi se simţeau complet izolaţi, pierduţi ca într-un abis fără fund – asta însemna că, dacă un motor se va opri în timpul zborului, nu vor mai putea cere niciun ajutor navei. Unii se simţeau cuprinşi de un fel de furnicare ciudată, care le amintea de vremea când erau la şcoală şi de campionatele de fotbal. Pe nava Enterprise, pilotul de bombardament în picaj Bill Roberts era de obicei speriat înaintea unei bătălii, dar nu şi de data aceasta. Îl emoţiona gândul că e părtaşul unui secret, că întinde o cursă, că stă la pândă şi aşteaptă. Alţii erau pur şi simplu

înnebuniţi. Comandorul Marc Mitscher avea un fel al lui special de a pune în mişcare oamenii de pe Hornet, şi de data aceasta făcuse apel la toate mijloacele. „Să ştiţi că japonezii aduc chiar şi tunurile pe care le-au capturat de la noi în bătălia de la Wake”, le-a spus el.

Locotenentul Richard H. Best, comandantul escadrilei 6 de bombardiere, era frământat de o grijă personală, îşi avea soţia şi copilul la Honolulu şi se gândea mereu la ei în timp ce se afla în cabina amiralului Spruance, ascultând o expunere specială asupra planului japonezilor. El îşi dădea seama că marina miza, desigur, foarte mult pe aceste informaţii clare, precise. Dar dacă totuşi erau inexacte? L-a întrebat atunci pe Spruance ce s-ar întâmpla dacă japonezii ar trece de Midway şi s-ar îndrepta direct spre Hawaii.

Amiralul l-a privit în tăcere câteva clipe, apoi i-a răspuns: „Sperăm că nu o vor face”.

Best nu a mai spus nimic – amiralii erau un fel de zei în acele zile – dar în sinea sa se gândea că a te baza numai pe aceste informaţii era mai mult o speranţă pioasă şi o bază prea slabă pentru a angaja toată forţa disponibilă a marinei americane.

De fapt, Spruance avea motive puternice pentru mişcarea pe care o făcea, motive pe care nici nu-şi bătea capul să le spună şi lor. Departe de a miza pe „speranţe pioase”, el era un om pasionat de fapte şi, înainte de a lua o hotărâre, insista întotdeauna asupra fiecărui amănunt evident. Şi departe de a nu vedea lucrurile în ansamblul lor, niciodată nu făcea o mişcare fără a cântări bine orice consecinţă posibilă.

Nici îndelungata tăcere înainte de a-i răspunde lui Best nu a însemnat nesiguranţă; pur şi simplu a examinat în sinea sa toţi factorii înainte de a vorbi – aceasta era o altă trăsătură caracteristică a lui Spruance. Pe de o parte, avea în faţa sa un ofiţer tânăr, care pusese o întrebare foarte legitimă, pe de altă parte, acesta, fiind pilot, ar fi

putut cădea în mâinile inamicului. Era limpede în ce direcţie trebuia în cele din urmă să atârne balanţa.

Dick Best nu era singurul care nu îl înţelegea pe noul amiral. Întregului său stat-major îi venea greu să se adapteze felului său de a fi. Halsey era prietenos, Spruance era rezervat. Halsey era uşor abordabil, Spruance prefera comunicările pe cale ierarhică. Halsey nu dădea atenţie amănuntelor, Spruance petrecea ore întregi examinând cu atenţie hărţile şi notând căile ce trebuiau urmate. Halsey lăsa multe lucruri la discreţia lor, pe când Spruance lăsa foarte puţine. Halsey trecea cu uşurinţă peste toate, Spruance era meticulos şi metodic.

Cafeaua de dimineaţă simboliza întrucâtva schimbarea care survenise. Înainte, toţi îşi făceau cafeaua la un loc. Dar Spruance – un mare cunoscător – îşi cumpăra cafea crudă din străinătate. În fiecare dimineaţă o măcina el însuşi cu grijă şi apoi, plin de politeţe, întreba dacă cineva nu voia să-i ţină tovărăşie. În cele din urmă trăgeau la sorţi, iar cel care pierdea avea onoarea să bea cafeaua cu amiralul, nu pentru că Spruance le-ar fi fost antipatic, ci pentru că nu puteau suferi cafeaua lui.

Totuşi, acest mic ritual avea în el ceva mult mai gândit decât părea la suprafaţă. Spruance încerca să se instruiască. Era un om lipsit de experienţă în ceea ce priveşte portavioanele şi avea numai o săptămână pentru a se deprinde cu trucurile meseriei înainte de a ţine piept celui mai mare maestru, Isoroku Yamamoto. În strădania lui de a-şi însuşi cât mai multe cunoştinţe, Spruance căuta să prindă câte ceva de la statul său major la cafea sau oriunde ar fi putut.

Mare amator de mers pe jos, îi înhăţa pe ofiţerii săi unul câte unul şi-i făcea să se plimbe cu el în sus şi în jos pe puntea de zbor. Investigaţiile sale îi dădeau posibilitatea să afle ce făceau, cum acţionau şi cum se încadrau în activitatea respectivă. Aceştia erau epuizaţi după atâta mers, dar amiralul, cu marea sa abilitate de a

absorbi amănuntele, tot timpul învăţa câte ceva.

Plimbările nu încetau fie că vremea era bună sau rea, aşa după cum aveau să constate curând membrii statului-major. 1 iunie a fost o zi mizerabilă, umedă şi ceţoasă. Zborurile nu mai erau posibile, exerciţiile de tragere au fost amânate; nu mai rămăseseră decât amiralul, inflexibil, şi victima sa cea mai recentă, târşindu-67 şi picioarele de-a lungul punţii goale şi umede. Forţa operativă 16 era acum la 345 de mile nord-est de Midway, stând pe loc în aşteptarea amiralului Fletcher şi a portavionului Yorktown.

2 iunie a fost tot o zi mohorâtă, cu mai multă ploaie şi mai mulţi nori. Dar târziu în cursul dimineţii două avioane de pe Yorktown au apărut dintr-odată dinspre sud. Zburând jos, deasupra navei Enterprise, au lăsat un mesaj. Era de la Fletcher: ora întâlnirii trebuia să fie 15, 30. La ora 12, 08 reflectoarele au semnalizat, iar Forţa operativă 16 s-a întors şi a început să înainteze încet spre est. Apoi, puţin înainte de ora 16,00, la latitudinea 32°04’ nord şi longitudinea 172°41’ vest, au fost detectate spre orizont catargele. Sosise momentul – Spruance şi Fletcher se întâlniseră la „Punctul norocos”.

Călătoria Forţei operative 17 a decurs în general bine, cu excepţia unui singur moment sfâşietor. În prima după-masă, pe portavionul Yorktown, în timpul aterizării avioanelor de la Hawaii, un aparat F_4F a sărit peste bara de aterizaj şi a intrat în avionul din faţă, omorând pe locţiitorul comandantului escadrilei 3 de luptă, locotenentul Donald Lovelace.

Piloţii, zguduiţi de această întâmplare, s-au strâns în careul lor imediat după aceea. Flotila era formată din piloţi adunaţi la întâmplare; nu lucraseră niciodată împreună, iar unii dintre ei nu executaseră niciun zbor de pe portavion. Lovelace avea experienţă şi se conta foarte mult pe el ca să coordoneze întreaga acţiune.

Acum dispăruse într-o clipă. Fusese o lovitură foarte grea şi nimeni nu o simţea mai mult decât căpitan-

comandorul Thach. Activitatea lui era strâns legată de a lui Lovelace; pe lângă aceasta fuseseră prieteni foarte buni şi studiaseră în acelaşi timp la Annapolis.

Dar nu era momentul să se lase pradă durerii. Thach le-a spus tuturor că trebuie să-şi facă datoria. Apoi le-a vorbit imediat de bătălia iminentă, arătându-le ce aştepta el de la fiecare dintre ei. El a subliniat că, dacă nava ar fi fost în pericol, se aştepta ca ei să atace cu toată violenţa avioanele inamice. Nu era nimic teatral în atitudinea sa şi în tot ce le spunea, fiind calm şi stăpân pe sine. Dar prin atitudinea lui hotărâtă, le-a inspirat tărie şi toţi au simţit că se formează o puternică sudură între ei. Când a terminat de vorbit, şi-a amintit mai târziu unul din cei prezenţi, niciun pilot de acolo nu ar fi ezitat o clipă să îndeplinească orice le-ar fi cerut „Jimmy" Thach.

În acelaşi timp şi celelalte escadrile erau instruite, şi comandorul Buckmaster s-a adresat întregului echipaj prin megafon. Le-a explicat că îşi dădea foarte bine 68 seama că celor de la Pearl Harbor nu le ajungeau trei zile ca să facă reparaţiile necesare, dar japonezii se îndreptau spre Midway şi Yorktoton avea să fie acolo pentru a-i înfrunta. Fidel instrucţiunilor lui Nimitz, le-a promis apoi că toţi se vor duce acasă după această „mică-luptă".

Aclamaţii puternice au legănat nava, deşi cel puţin doi oameni nu erau atât de uşor de convins. Marinarii John Herchey şi Bill Norton au remarcat pe punte un ofiţer din marina regală engleză ca observator. Superstiţioşi, aşa cum sunt toţi marinarii, au decis că o asemenea prezenţă nu prevestea nimic bun. „Va trebui să înotăm dacă vrem să scăpăm" – i-au spus ei prietenului lor marinarul Louis Rulli.

Urmându-şi cursa spre nord, după Forţa operativă 16, portavionul Yorktoum şi navele care îl escortau navigau pe aceeaşi vreme mizerabilă în ziua de 31 mai.

După ce s-au alimentat de la aceeaşi cisternă toată ziua de 1 iunie, acum, în sfârşit, erau gata să înfrunte

acelaşi mare risc – toate adunate la „Punctul norocos”.

Amiralul Fletcher, ca ofiţer cu vechime mai mare, a luat comanda celor două grupări de nave, şi acestea au început să aştepte în linişte. De obicei se apropiau de Midway în timpul nopţii şi se îndepărtau în timpul zilei. Navigau separat, dar fără să se piardă din vedere, cam la zece mile depărtare una de alta.

Pentru sarcina pe care o avea flota, nu erau prea multe nave, dar reprezentau aproape cam tot ceea ce S.U.A. lăsase în Pacific: 3 portavioane, 8 crucişătoare, 14 distrugătoare. În total 25 de nave de luptă. Totuşi, o flotă în larg, fie ea şi modestă, nu înseamnă numai nave şi tunuri. Ea înseamnă şi oameni: comandorul Buckmaster de pe Yorktown, care nu lăsa niciodată vreo lumină în cabina lui după căderea nopţii, tocmai ca să poată vedea mai bine dacă ar fi fost chemat pe neaşteptate pe punte. Locotenentul Bill Roberts de pe Enterprise, care încerca să-l citească pe Freud, fără a se concentra însă prea mult asupra textului. Mai era apoi marinarul Stan Kurka de pe Hornet, care îşi vedea de activitatea lui îmbrăcat într-o cămaşă de trei ori mai mare pentru el. Era şi căpitanul de infanterie marină Malcolm Donohoo de pe crucişătorul Portland, bolnav tocmai acum de oreion. Era apoi locotenentul Brittin de pe Aytwin, care însemna în jurnalul său: „Aşteptăm şi iarăşi aşteptăm”.

Cinci sute de mile în spatele lor spre apele pe care Fletcher tocmai le traversase cu o zi înainte, locotenent-comandorul Tamori Yoshimatsu manevra cu febilitate submarinul japonez I-166. Era în întârziere, toţi erau în întârziere, dar nu avea importanţă. Până mâine, 3 iunie, cele şapte submarine din escadrila 5 aveau să fie toate pe poziţie, pe linia de la Hawaii la Midway. Va fi destul timp ca să poată repera flota S.U.A., şi raporta că aceasta se îndreaptă în grabă de la Pearl Harbor spre distrugerea ei.

„Nu este de presupus că inamicul ar avea vreo unitate puternică, cu portavioane ca nucleu, în vecinătate”

suna paragraful e) din raportul serviciului de informaţii al amiralului Nagumo, în timp ce prima grupare de portavioane se îndrepta spre Midway. Amiralul era încrezător şi avea toate motivele să fie aşa. Nu primise niciun mesaj de la şirurile de submarine, niciun cuvânt cu privire la „Operaţia K”, nimic de la nimeni, asta putea să însemne că totul era în perfectă ordine.

Pe puntea navei Akagi, amiralul Kusaka îşi studia şeful cu satisfacţie. Acum arăta cu totul altfel decât în călătoria spre Pearl Harbor. Atunci Nagumo era nervos şi mohorât. Acum, era el, cel dintotdeauna: dârz, aspru, personificarea însăşi a spiritului samurailor.

Navele, posomorâte, îşi continuau drumul, şi chiar şi vremea dădea semne că se îndreaptă. Târziu în noaptea de 2 iunie ceaţa a început să se ridice, iar prin norii care se risipeau sclipea din când în când câte o stea.

„A rămas ceva neîndeplinit?”, şi-a întrebat colonelul Shannon statul său major în timp ce se relaxau câteva clipe sub strălucirea stelelor, în aceeaşi noapte de iunie, la Midway.

Nu a primit niciun răspuns. Apărătorii făcuseră tot ceea ce după părerea lor era necesar pentru a respinge o încercare de debarcare japoneză. Iar dacă – aşa cum mulţi dintre ei credeau în sinea lor – inamicul ar fi reuşit în cele din urmă să debarce, erau gata şi pentru această eventualitate. Cele cinci tancuri ale lor fuseseră ascunse în pădurea din insula Sand, tocmai ca să le poată face o primire călduroasă. Au trimis cea mai mare parte a corespondenţei înapoi la Pearl Harbor; alte dosare le arseseră. Adunaseră în jurul bazei ciocane grele pentru a sfărâma mecanismele mai importante. Şoferii fuseseră învăţaţi să distrugă camioanele, sărind înainte de ciocnire. Proviziile de alimente au fost îngropate ici şi colo pentru a avea asigurate ultimele mijloace de rezistenţă.

Erau gata să facă faţă oricărei împrejurări. Adunând toate deşeurile de oţel, căpitanul Meglashan a făcut din ele

un fel de îngrădire pe terenul mai înalt din partea de nord a insulei Sand. Când toate celelalte mijloace de apărare vor fi 70 cedat, apărătorii se vor aduna aici, într-un ultim efort, pentru apărarea Midway-ului. Această improvizaţie a fost imediat numită „Linia Meglashan”.

În centrul acestei „înălţimi” (probabil de vreo 10 în dar pentru Midway o asemenea înălţime era un adevărat munte), până şi bucătarii şi dactilografele marinei săpau. Li se repartizase partea de nord, unde părea să fie mai mic pericolul de a trage din greşeală în infanteriştii marinei. Desigur, o debarcare pe coasta de nord ar fi putut să împingă infanteria marină în acea direcţie, şi pentru a stimula hotărârea de luptă a infanteriştilor s-au luat măsuri ca în urma lor să stea marinarii înarmaţi.

Această ultimă măsură de precauţie era, desigur, inutilă. Niciun grup nu părea mai decis să lupte ca oamenii lui Carlson. Ascunşi în pădure, erau aproape invizibili pentru restul apărătorilor. Rezerviştii marinei îi priveau cu o teamă plină de respect. Ştiau că riscau să-şi piardă viaţa dacă s-ar fi apropiat de acele locuri după ce se lăsa întunericul fără a cunoaşte parola.

Oamenii lui Carlson erau dârji şi hotărâţi şi, mai mult, toţi lucrau din răsputeri. La început spuseseră că a descărca nave nu ar fi de demnitatea lor, dar câteva cuvinte dojenitoare din partea colonelului Shannon i-au adus la realitate.

În curând au stabilit adevărate recorduri. S-au apucat, de asemenea, mai mult din proprie iniţiativă, să fabrice şi mine antitanc. Cu sfaturile primite de la câţiva care luaseră parte la războiul civil din Spania, ofiţerul lor responsabil cu detonările, locotenentul Harold Chroneson, a conceput un dispozitiv remarcabil: tot ceea ce-i trebuia era doar puţină dinamită, o lanternă cu baterie şi o presiune de vreo 2 kg.

Compania „C” a ajuns la o producţie de masă, făcând vreo 1.500 în total.

Un om din grupul lui Throneson şi-a oferit serviciile unui suflet înrudit cu al lui: tunarului din infanteria marină „Deacon” Arnold, care era încă ocupat cu capcanele sale. Arnold, fericit, l-a luat în echipa sa şi băiatul a răspuns chemării, născocind imediat o nouă mină. Aceasta era o cutie de havane, plină cu piroane, cuie, sticlă şi tot felul de bucăţi de piatră, ca şi o cantitate mică de explozibil, împrăştiate de-a lungul plajei, aceste cutii puteau fi făcute să explodeze fie electric, fie trăgând un glonte într-o ţintă pictată cu grijă pe o latură a cutiei. Cea mai mare speranţă a celor de la Midway era de a preveni atacul japonezilor. „Loviţi înainte de a fi loviţi”, indicau toate planurile CINCPAC, şi astfel cele 22 de avioane PBY îşi continuau cursele zilnice. Zburau în sectoare cuprinse în unghiuri de 15°, 700 de mile spre larg, 700 de mile înapoi, rămânând în total în aer câte 15 ore.

Urma apoi o masă frugală, un scurt instructaj, câteva ore de somn şi totul începea 71 de la capăt.

Escadrila 44 de patrulare a locotenent-comandorului Bob Brixner zbura 80 de ore pe săptămână. Escadrila 23 a căpitan-comandorului Massie Hughes făcea concurenţă bombardierelor B-17 ale locotenent-colonelului Sweeney, care zburau câte 30 de ore în două zile, încercând să detecteze indiciile acelei prezenţe a inamicului pe care o semnalase CINCPAC. După ce se încheia zborul unei zile, piloţii trebuiau să ajute la diferitele operaţii de întreţinere a aparatelor, alimentându-le cu mâna din bidoane de peste 200 de litri. Erau toţi morţi de oboseală, dar, într-un fel sau altul, o duceau aşa mai departe.

Ziua aceasta de 2 iunie a apărut în special foarte descurajatoare. Dacă informaţiile erau bune, japonezii ar fi trebuit să apară, totuşi nu se vedea nicio urmă. La nord-vest o perdea de ceaţă acoperea încă oceanul şi nu exista nicio posibilitate de a descoperi ceva pe o distanţă mai mare de 400 de mile. La vest, vizibilitatea era bună, dar, cu toate informaţiile CINCPAC despre deplasarea inamicului,

nu se vedea absolut nimic. Un avion special echipat, un B-17, a parcurs 800 mile fără a reuşi să detecteze vreo navă inamică.

Ziua de miercuri 3 iunie a început ca de obicei pentru echipajele PBY, ca şi pentru toţi ceilalţi aviatori de la Midway. S-au sculat la 03,00, au înghiţit cu noduri câte o bucată de pâine prăjită şi cafea, apoi au pornit spre avioane cu jeepul sau camionul, în atmosfera umedă, încă întunecată, dinaintea zorilor. La 03, 50 motoarele erau puse în mişcare, evacuând o flacără albăstruie în lumina palidă a unei noi zile. La ora 04, 15 avioanele PBY îşi luau zborul, plecând în patrulările dinainte trasate. Cincisprezece minute mai târziu au plecat şi bombardierele B-17, deşi nu aveau misiunea de a lua parte la cercetare, dar pur şi simplu pentru a nu fi surprinse la sol în cazul unui raid inamic survenit în zori.

Nimeni nu ar fi dorit să se întâmple aşa ceva. Restul avioanelor de la Midway aşteptau cu motoarele sub presiune, cu piloţii şi mitraliorii stând lângă aparate, până când li se anunţa că nu-i nicio primejdie. Numai după ce avioanele PBY făceau o recunoaştere pe o distanţă de 400 de mile fără a descoperi nimic, Midway-ul se putea considera în siguranţă până în zorii zilei următoare.

În această dimineaţă, ca de obicei, pe o distanţă de 400 de mile depărtare nu era nimic de semnalat. Dar la o depărtare de 470 de mile, locotenentul J.P.O. Lyle, făcând investigaţii spre sud-vest, a identificat două mici nave de patrulare cenuşii navigând spre Midway. A cercetat mai departe şi a primit pentru strădania sa o rafală de focuri antiaeriene. La 09, 04 a anunţat primul contact cu nave inamice.

Mai departe, spre vest, aspirantul Jack Reid pilota un alt avion PBY deasupra întinderii pustii a oceanului. Pornise mai devreme decât ceilalţi piloţi şi era acum la o distanţă de vreo 700 de mile de Midway, până la marginea extremă a distanţei pe care o avea de parcurs. Până atunci

nimic de raportat. Folosind pilotul automat al avionului, Reid a studiat din nou oceanul cu binoclul. Nimic: câţiva nori şi o uşoară ceaţă atârnau peste Pacific, dar acestea erau nimicuri care nu-l puteau nelinişti. Mai era puţin până la ora 09, 25 şi aspirantul Reid nu avea niciun fel de probleme.

Dintr-odată a privit din nou cu atenţie. La o depărtare de vreo treizeci de mile a zărit nişte forme întunecate de-a lungul orizontului. Nave, nenumărate nave, toate îndreptându-se spre el. Dând binoclul celuilalt pilot, aspirantul Hardeman l-a întrebat calm: „Vezi şi tu ceea ce văd eu?”

Hardeman s-a uitat: „Fire-ar să fie, ai dreptate, le văd”.

Căpitan-comandorul Yasumi Toyama şi-a ridicat privirile de pe hărţile de pe puntea de comandă a crucişătorului uşor Jintsu. De data aceasta întregul şir de nave mergea în coloană, dar pe distrugătorul din prova babord a observat o agitaţie. Acesta a lansat un semnal, apoi o grenadă fumigenă. Toyama s-a repezit la marginea punţii şi nu a mai fost necesar să întrebe ce s-a întâmplat. Toată lumea privea şi arăta în aceeaşi direcţie. Acolo, la orizont, în afara oricărei primejdii de a fi atins, plana un bombardier PBY.

— O mulţime de avioane se îndreaptă spre Midway”.

S-ar fi zis că este întreaga flotă japoneză. După toate acele instructaje severe, după atâtea zile de încordare, era uşor de înţeles că cele 27 de nave ale grupului de transport păreau acum şi mai formidabile decât erau de fapt. La 09, 25 aspirantul Reid a transmis la bază un mesaj laconic de două cuvinte: „Forţele principale”.

De la Midway s-a cerut: „Mai multe amănunte”, şi în următoarele două ore Reid a jucat un joc disperat de-a v-aţi ascunselea, intrând şi ieşind din nori, trimiţând scurte mesaje ori de câte ori putea. La 09, 27 a transmis: „Relevment 262°, distanţă 700”. La 10.40 nota: „Şase nave

mari în coloană”. La ora 11,00: „Unsprezece nave, drum 090, viteza 19”. Aceste informaţii păreau a fi fost suficiente, îşi făcuse datoria. Baza îi spuse să se întoarcă acasă.

La Midway, colonelul Sweeney era foarte nerăbdător să pornească odată cu fortăreţele sale zburătoare B-17. Comandorul Simard era tot atât de dornic, dar mai trebuiau întâi lămurite unele lucruri. Unde se aflau port-avioanele japonezilor? Ordinele lui Nimitz le cereau să atace în primul rând aceste portavioane. Până acum nu fusese văzut niciunul. Serviciul secret spunea că nu aveau să vină decât a doua zi, şi atunci dinspre nord-vest.

Era cazul să ţină pe loc bombardierele şi să aştepte până când vor apărea?

Aşa ar fi înţelept.

Pe de altă parte, Reid descrisese navele văzute ca fiind „principalele forţe japoneze”. Asta ar fi putut însemna că acolo se aflau şi portavioane. Dacă era aşa, Midway nu trebuia să aştepte deloc. „Atacaţi înainte de a fi atacaţi”, asta era regula capitală.

Dar chiar dacă marile fortăreţe B-17 ar fi plecat, încotro ar fi trebuit să se îndrepte? Acum se primeau rapoarte de luări de contact din partea a trei PBY-uri diferite, indicând patru vizualizări diferite spre sud-vest. Erau rapoarte fragmentare: nu este uşor să numeri nave atunci când acestea trag în tine. Să fi 74 fost într-adevăr observaţiile lui Reid cele mai bune? Merită să aştepţi puţin pentru a vedea cum stau lucrurile într-adevăr.

Mesajul lui Reid de la 11,00 a pus lucrurile la punct. Acum era limpede că zărise cel puţin 11 nave: o concentraţie de forţe mult mai mare decât cele semnalate de alţii. Mai mult, majoritatea celorlalte nave convergeau în aceeaşi direcţie, probabil cu intenţia de a face joncţiunea. Nu era încă niciun raport în privinţa port-avioanelor, dar chiar dacă nu se afla niciunul, Sweeney putea să plece, să se întoarcă şi să fie din nou gata la

timpul fixat a doua zi.

La ora 12, 30 Sweeney s-a pus în mişcare. Unul după altul, 9 bombardiere de culoare verzuie au pornit bubuind pe pista de decolare din insula Eastern, luându-şi zborul spre cerul albastru al Pacificului. Conduse de colonelul Sweeney în aparatul său Knucklehead, vuiau spre vest, în formaţie necompactă. Duceau doar jumătate din „încărcătura utilă" – şase bombe de peste 270 kg fiecare – căci distanţa era atât de mare, încât, dacă ar fi trebuit să parcurgă întreg traseul, ar fi avut nevoie de rezervoare suplimentare de combustibil plasate în spaţiul destinat bombelor.

Şase sute de mile constituiau o cale lungă pentru a arunca mai puţin de 11 tone de bombe asupra unor obiective nestaţionare, dar toţi aceşti tineri erau la primul lor atac. Pentru ei era o experienţă nouă şi tulburătoare.

Sweeney fusese la West Point – tatăl său, acum la pensie, fusese general-maior – dar oamenii din jurul lui reprezentau tipuri caracteristice ale amatorilor uşor adaptabili pe care America îi găseşte întotdeauna ca să-i ducă războaiele.

Ajutorul său, pilotul Everett Wessman, fusese şofer de camion, iar navigatorul Bill Adams, negustor de lemne.

Trecuseră trei ore şi jumătate. Apoi, la o distanţă de vreo 570 de mile în larg, chiar acolo unde marina le spusese să cerceteze, Sweeney a descoperit vreo zece dungi albe care despicau albastrul mării: erau urmele navelor japoneze. Un alt pilot, locotenentul Edward Steedman, a numărat douăzeci şi şase, ceea ce era, într-adevăr, o numărătoare foarte bună. Reperarea se făcuse la ora 16, 23.

În acest punct Sweeney a schimbat direcţia, învârtindu-se în jurul navelor, astfel încât să le atace din partea din care bătea soarele. Dungile albe continuau să fie drepte; după cât se părea, nimeni, acolo jos, nu ar fi suspectat ceva. Acum, bombardierele se aflau în spatele

japonezilor în trei formaţii, la înălţimi de 2.500 în 3.000 m şi 4.000 în Sweeney a luat microfonul şi a comunicat aparatelor din formaţia sa: „Voi coborî la 2.500 în urmaţimă!”

Locotenentul Wessman s-a îngrozit. Tot ce spera era că japonezii nu au interceptat comunicarea. Iar dacă au interceptat-o, nu ar fi putut să-şi închipuie că ar exista un inamic atât de naiv încât să-şi radiodifuzeze intenţiile necifrat.

Pe puntea de comandă a navei Jintsu, căpitan-comandorul Toyama studia maşinal cerul cu binoclul. Navele japoneze nu aveau radar, şi vederea bună a omului rămânea apărarea cea mai sigură împotriva unui bombardament prin surprindere. Ar fi fost posibil un atac imediat după ce bombardierele PBY îi detectaseră, dar asta se întâmplase cu şapte ore mai devreme, iar până acum nu se produsese nimic. Totul îşi reluase aspectul obişnuit, iar grupul de transport îşi continua drumul spre Midway în două coloane drepte.

Dintr-odată lentilele lui Toyama au reperat nouă avioane zburând spre ei în „formaţie de paradă”. Abia a mai fost timp să se dea alarma şi au şi început să cadă bombele. Locotenentul Yunoki, ofiţerul cu artileria de pe unul din distrugătoare, nu a mai avut nici atâta timp. El a luat cunoştinţă despre bombardierele americane numai când au explodat o serie de bombe lângă navă.

Cei de pe Argentina Maru au fost ceva mai vigilenţi. Au sunat alarma, de la comandă s-a mărit viteza la 20 de noduri şi la 16, 38 au deschis focul; cu un minut înainte ca mai multe bombe să explodeze la circa 200 m de pupă. Convoiul s-a răsucit, s-a zbătut, fumul năpădind afară din coşuri şi tunuri. Focul antiaerian a împestriţat cerul, dar până ce apărarea s-a pornit efectiv, atacul se şi terminase. În aceeaşi „formaţie de paradă”, cele nouă bombardiere B-17 au dispărut în ceaţă spre nord-est.

Grupul de transport a examinat situaţia. Nicio

lovitură, cu excepţia câtorva mici stricăciuni produse asupra uneia dintre navele de transport de schijele unei bombe care greşise cu puţin ţinta. Cu optimismul unui luptător care a reuşit să scape cu bine dintr-o luptă cu inamicul, comandantul secund al navei Argentina Maru a scris în grabă raportul, notând că „toată lumea era într-o stare de spirit excelentă”.

Foştii negustori şi şoferi de camioane de pe fortăreţele B-17 erau de asemenea foarte bine dispuşi. Pentru un om care a studiat economia la Universitatea din Illinois, ca Paul Payne, căpitan pe bombardierul Yankee Doodle, o navă de transport văzută de la o înălţime de 3.000 în putea avea orice înfăţişare – el a notat că obiectivul său fusese „lovit şi incendiat”.

Luând ca măsură de comparaţie cel mai mare transatlantic din lume, 76 locotenentul Robert Andrews a declarat că a bombardat o navă de transport „de categoria navei Normandie”. Căpitanul Clemence Tokarz credea că a lovit un cuirasat sau un crucişător greu. Privind înapoi, când erau la vreo 30 de mile depărtare, în drum spre baza lor, colonelul Sweeney era sigur că văzuse două nave în flăcări: „Amândouă erau în afara coloanei, păreau că stau pe loc, scoteau nori groşi de fum negru, care se răspândeau în jur”.

Drumul de înapoiere însă a fost mult mai dificil decât bombardarea japonezilor. S-a lăsat curând noaptea şi niciunul nu era deprins să zboare în formaţie pe întuneric. De câteva ori au fost pe punctul de a greşi direcţia. Era greu pentru un pilot care nu fusese deprins cu zboruri de pe portavioane să găsească un punct ca Midway în mijlocul Oceanului Pacific. La 19, 30 insula Eastern a aprins reflectoarele de pe pista de aterizare, dar timp de o oră, în care a domnit îngrijorarea, nu s-a zărit niciun avion. În cele din urmă baza a auzit venind din depărtare mult aşteptatul zumzet al motoarelor. Dar se făcuse ora 21, 45 până când ultimele avioane şi-au găsit cu greu drumul spre

casă. Căpitanul Willard Woodbury spunea că nu-i mai rămăsese benzină nici măcar „să-şi umple o brichetă”.

Chiar în timp ce aterizau, un alt atac avea să se îndrepte spre aceeaşi grupare de nave japoneze. Era apogeul unei acţiuni uimitoare care începuse cu 12 ore mai devreme la Pearl Harbor.

Trebuie să fi fost cam vreo 3 dimineaţa când aspirantul Allan Rothenburg, tânărul pilot al unui PBY, a fost trezit de o scuturătură puternică în timp ce dormea în patul său din căminul ofiţerilor de pe insula Ford.

— Scoală-te, trebuie să pleci la Midway.

— La Midway? De ce? – a întrebat somnoros Rothenburg.

Patrulările sale cu escadrila 51 nu se îndreptau niciodată în direcţia aceea şi la început n-a înţeles prea bine nici numele. Dar şi-a tras hainele pe el, a ieşit pe pistă şi în primele raze ale zorilor a văzut că unul din cele patru avioane amfibii ale căror motoare fuseseră puse în funcţiune pentru încălzire era avionul său.

Celelalte trei făceau parte din escadrila 24, dar cei de pe avioanele PBY se cunoşteau între ei, şi, în timp ce îşi confruntau instrucţiunile, au descoperit că niciunul nu ştia de ce pleacă.

Au decolat în jurul orei 07,00 şi au aterizat pe pista de pe insula Eastern după nouă ore bune de zbor. În condiţii normale, acest zbor făcea cât activitatea unei zile întregi, după care îi aştepta o masă caldă, un somn bun şi poate câteva 77 patrulări a doua zi. În timp ce şeful zborului, locotenentul Charles Hibbord, îşi împingea PBY-ul în hangar, membrii echipajului au rămas surprinşi când au văzut un soldat care-i aştepta cu un tractor, având pe remorca din spate o torpilă.

Au fost şi mai miraţi când acesta le-a spus că torpila era pentru ei, că şi celelalte trei PBY-uri aveau să fie echipate, deoarece cele patru avioane constituiau „o forţă de atac” urmând să fie lansată împotriva flotei japoneze.

Navigatorul lui Hibberd, aspirantul James Boyden, nu a putut s-o ia în serios.

Avionul amfibiu PBY era un aparat de patrulare minunat, dar, manevrat cu multă grijă, nu atingea decât vreo 160 km pe oră şi oferea o ţintă mare şi atrăgătoare ca o fermă olandeză din Pennsylvania. Bineînţeles că nimănui nu-i putea trece prin cap să-l trimită într-o misiune de atac. Căutând să se elibereze de acest gând, Boyden s-a îndreptat spre popotă pentru a lua o gustare.

Localul era plin de echipaje în ţinută de zbor – din aviaţia armatei, a marinei şi a infanteriei marine. Domnea o atmosferă gravă, ai fi zis chiar tristă. Au mai apărut şi alţii de pe noile avioane PBY, şi în curând şi-au făurit cu toţii o imagine nu prea veselă: o mare forţă japoneză la sud-vest., avioanele B-17 bombardează acum., inamicul se îndreaptă spre Midway. Faptul că toate gustările erau gratuite le dădea sentimentul că ele reprezentau într-un fel „cina cea de taină”.

Apoi a apărut un mesager care le-a spus noilor veniţi să se prezinte la postul de comandă. S-au adunat în adăpostul blindat, slab iluminat, al colonelului Kimes: locotenentul Hibberd, Al Rothenburg, ceilalţi piloţi şi navigatori. Logan Ramsey a început să le facă instructajul. El le-a explicat că fuseseră selecţionaţi ca să lanseze un atac nocturn cu torpile şi, deşi era prima experienţă de acest fel, acum „trebuie să aruncăm în ei cu tot ce avem”.

El a continuat spunând că această acţiune va fi voluntară. Dacă vreunul din ei simţea ca nu ar putea să o îndeplinească, nu era obligat să meargă. Apoi a rămas tăcut, aşteptând şi privind chipul fiecăuna.

Nimeni nu a scos niciun cuvânt. Aspirantul Gaylord Propst fixa posomorât podeaua. Locotenentul Douglas Davis amuţise mai mult din cauza şocului decât dintr-o dorinţă arzătoare să pornească într-o misiune de sinucidere. Aspirantul Boyden şi-a îndreptat privirile spre Ramsey, încercând parcă să-i citească gândurile. Faţa lui

Ramsey îi trăda uşor sentimentele, se vedea cât de mult ura ceea ce trebuia să facă şi că era aproape sigur că nu avea să-i mai vadă vreodată.

Instrucţiunile continuau: obiectiv, traseu, viteză, poziţie, procedee tehnice privind semnalele şi comunicaţiile. Da, erau „forţele principale" – trebuiau să caute un portavion. Atacul avea să fie condus de locotenentul W.L. Richards, un ofiţer înalt, cu părul roşu, locţiitorul comandantului escadrilei 44 de patrulare, care îşi avea baza la Midway. Afară mecanicii fixau torpilele pe PBY-uri, câte una sub fiecare aripă tribord a avioanelor.

La 21, 30 şi-au luat zborul, Richards deschizând drumul în avionul lui Charlie Hibberd. Nu a fost o plecare elegantă. PBY-urile înaintau greu datorită încărcăturii neechilibrate. Rothenburg, reţinut din cauza unei defecţiuni la scara aparatului său, a plecat mai târziu şi a trebuit să-i ajungă din urmă pe ceilalţi.

Îndreptându-se spre sud-vest, s-au cufundat într-o noapte minunată cu lună, zburând împrăştiate la o altitudine de 1.000 în la bordul avionului locotenentului Davis cafeaua fusese preparată şi servită. Luând o înghiţitură, Davis cântărea tocmai şansele pe care le avea de a supravieţui acestei nopţi – şi dintr-odată simţi un rău de la stomac.

Orele treceau monotone. Avioanele îşi continuau zborul printre norii risipiţi şi de aceea piloţilor le era destul de greu să-l poată urmări pe Richards; ei aveau pentru ghidare doar gazele de eşapament ale aparatului acestuia şi o lumină mică albă pe fuzelaj. Rothenburg, aflat încă mult în urmă, s-a pierdut complet de ceilalţi. Apoi s-a rătăcit şi Propst. Dar imediat după asta, la 01, 20, cel care avea în grija sa radarul în avionul lui Richards a descoperit câteva obiective, la vreo 7 mile depărtare. După verificare, Charlie Hibberd, calm, a spus că le reperase deja.

Drept înainte, scăldate în lumina lunii, două coloane de nave întunecate înaintau spre ei. Un cerc de

distrugătoare păzeau amândouă coloanele. Dar nu era niciun semn că şi-ar fi dat seama de pericol. Dispreţuind orice manevre de diversiune, urmau cu stricteţe calea care ducea direct la Midway.

Richards l-a însărcinat pe Hibberd să facă un ocol că să le atragă atenţia celorlalţi, apoi să coboare până la un punct, departe de babordul coloanei dinspre nord. Acum se profilau foarte bine siluetele navelor inamice – mărgele negre în lumina argintie a lunii. Căutând „portavionul", a zărit o navă lungă şi joasă în partea din urmă a coloanei. Charlie Hibberd şi-a început asaltul final.

El trebuia să facă totul: să piloteze avionul şi să manipuleze în acelaşi timp aparatul de lansare a torpilei. Ceilalţi stăteau ghemuiţi la locurile lor, uitându-se prin ferestre la valurile oceanului care se rostogoleau sub ei. Acum erau din ce în ce mai aproape de suprafaţa apei, la 70 în 50 în 30 în Şi, totuşi, nu era niciun indiciu că japonezii ar fi simţit ceva, iar această situaţie părea a dura veşnic.

„Dă-i drumul o dată blestemăţiei aceleia şi să ne vedem ieşiţi din infernul 79 ăsta!", a strigat în cele din urmă cineva. Dar Hibberd nu era încă gata. La 1.000 în şi-a dat seama că nu avea de-a face cu un portavion – părea un fel de navă comercială – doar nu străbătuseră atâta drum pentru nimic. Şi-au continuat zborul la numai 20 în deasupra apei. În cele din urmă, la 800 m de navă, Hibberd a dat drumul torpilei, a acţionat energic asupra comenzilor şi PBY-ul s-a ridicat deasupra obiectivului, în timp ce au strălucit câteva împuşcături izolate în întunericul nopţii. Privind înapoi, omul din centru a văzut o explozie urmată de o a doua străfulgerare mai clară. Se părea că dăduseră lovitura, iar acum erau liberi să se întoarcă la baza lor.

Locotenentul Davis îi urma imediat în spate. Dar cum nu i-a plăcut poziţia pe care o avea, s-a îndepărtat, a făcut un cerc şi apoi s-a întors din nou. Apropiindu-se pentru a

doua oară, el a zburat direct de-a lungul razei lunii spre o navă ce se afla în spatele coloanei din nord.

Nici el nu a întâmpinat vreo rezistenţă în timp ce se apropia la o înălţime de 20 – 25 în deasupra apei.

Dar desigur că japonezii l-au văzut. Obiectivul a executat o întoarcere la tribord şi a mărit viteza. Prea târziu să mai facă ceva: putea doar să se apropie cât mai mult. La 200 în Davis a dat drumul torpilei direct în pupa navei. Într-o străfulgerare a văzut elicele învârtindu-se şi cârma împinsă în mod excesiv spre dreapta.

În timp ce se ridica cu toată forţa, deasupra pupei navei, a izbucnit o vâlvătaie de focuri antiaeriene. De la babord, adjunctul mitraliorului Ted Kimmell a tras în pădurea de catarge, coşuri şi ventilatoare direct sub ei. În câteva secunde, întreg convoiul părea că trăgea în ei. Ciudate trasoare rozalii şi roşii brăzdau noaptea; şrapnelele şi focul mitralierelor izbeau PBY-ul. O rafală a pătruns prin botul bombat al avionului, sfărâmând ochelarii navigatorului J.I. Foster, dar în mod miraculos fără să-l rănească. Au numărat în total 58 de găuri de gloanţe, dar şi ei erau acum liberi să se îndrepte spre casă.

Acum era rândul aspirantului Propst. Deşi îl pierduse în drum pe Richards, îi găsise în orice caz pe japonezi. Şi el s-a învârtit în partea babordului şi a atacat, ca şi ceilalţi, de-a lungul razei lunii. A fost, de asemenea, unul din acele atacuri chinuitoare de la mică înălţime. La un moment dat era cât pe ce să atingă una din navele din escortă. „Nu intra în distrugătorul acela!”, a ţipat cineva. S-a înălţat, a trecut în grabă pe deasupra, lăsând torpila de la o distanţă de 800 în Apoi, cu o înclinare în partea peretelui contra incendiului, Propst a executat o nebunească urcare şi întoarcere la stânga. Pilotul secund B.L. Amman a zărit o sclipire ce părea să fi fost un semnal, şi întreaga flotă japoneză a deschis focul.

Au încasat un număr de şrapnele, apoi au schimbat câteva focuri cu un hidroavion japonez. Dar cu puţin noroc

şi cu ajutorul unui nor prietenos, şi ei au izbutit să ajungă acasă teferi.

Numai Rothenburg nu a luat parte la spectacol. Rămas de dimineaţă în urma formaţiei, el şi-a continuat drumul, dar nu i-a mai regăsit pe ceilalţi. În momentul când i-a ajuns, operaţiile erau în plină desfăşurare. Trasoarele împestriţau cerul şi nu exista absolut nicio şansă să se poată apropia pentru a ataca cu folos.

Sperând că va avea o ocazie favorabilă, s-a învârtit împrejur timp de 30 minute, în cele din urmă, combustibilul său fiind pe jumătate consumat, a abandonat şi s-a îndreptat spre casă profund decepţionat.

Căpitan-comandorul Yonai de pe nava de transport Argentina Maru nu s-a aşteptat la un atac noaptea. A fost surprinzător cum avioanele acelea americane au apărut aşa dintr-odată, venind cine ştie de unde. Căpitan-comandorul Toyama, de pe nava-amiral de escortă Jintsu, era tot atât de surprins. După o zi agitată se relaxa, în fine, şi el, gândindu-se cu plăcere că avea chiar timp să mănânce o porţie de orez – când un distrugător a lansat prima alarmă.

În timp ce goarna şi megafonul anunţau zgomotos trecerea la posturile de luptă, Toyama s-a repezit pe pasarelă. A ajuns exact la timp ca să vadă un avion inamic, mare, negru, în zbor razant deasupra navei. Apoi încă unul şi încă unul.

Focul apărării antiaeriene a izbucnit pretutindeni, dar avioanele au dispărut tot atât de repede după cum veniseră.

Din fericire, pagubele erau mici. Nava-cisternă Altebono Maru, încheind spatele coloanei din nord, a fost lovită de o torpilă în provă. Torpila a omorât 13 oameni şi a rănit 11. Nava de transport Kiozumi Maru a pierdut câţiva oameni, care au fost mitraliaţi. Celelalte nave nu au fost atinse, dar amiralul Tanaka a petrecut momente pline de îngrijorare, neştiind dacă Altebono Maru va putea să

continue ruta sau nu. În cele din urmă s-a aflat că era în stare să meargă cu 12

14 noduri, mai mult decât trebuia pentru a rămâne în linie. Încă intact, convoiul înainta cu greu spre Midway.

S-a transmis cu promptitudine un raport navei Yamato, unde statul-major al amiralului Yamamoto a primit vestea cu mare surprindere. Totul era uluitor: mai întâi recunoaşterea de la ora 9 dimineaţă, apoi fortăreţele zburătoare B-17. Şi 81 acum atacul acestor avioane. Nimeni nu se aştepta ca americanii să se mişte atât de repede. Comandorul Kuroshima sperase că aveau să descopere convoiul abia după atacul lui Nagumo, în ziua de 4 iunie. Şi iată că au apărut cu o zi mai devreme, atacând navele de transport la o distanţă de 600 de mile în larg.

S-a pus chestiunea dacă să se transmită toate acestea amiralului Nagumo, care acum urma să înceapă atacul, dar s-a hotărât că tăcerea radioului era mult prea importantă. Nu trebuia pentru nimic în lume să fie descoperite portavioanele.

Poate că ar fi fost necesar să se mediteze mai îndelung asupra problemei, dar se întâmplau prea multe lucruri. Marea operaţie începea să se desfăşoare în întreaga sa complexitate. La 31 mai submarine de buzunar au întreprins un raid scurt de diversiune la Diego-Suarez în Madagascar., apoi, la l iunie, altele au întreprins un raid în portul Sydney., iar acum, în primele ore ale zilei de 3 iunie, forţele de la nord ale amiralului Hosogaya au lansat un mare atac împotriva insulelor Aleutine. Cu mult înainte de a-şi lua micul dejun, amiralul Yamamoto a primit vestea mult aşteptată că bombardierele lui Ryujo au ras de pe faţa pământului Dutch Harbor.

La ora 08,00 a detaşat o bună parte din „forţa principală”, conform unui plan prestabilit, pentru a sprijini atacul asupra insulelor Aleutine. Viceamiralul Shirō Takasu, cu nava sa amiral Hyuga, cu alte trei cuirasate, cu

două crucişătoare uşoare şi câteva distrugătoare, s-a îndreptat spre nord, dar fără să se îndepărteze prea mult. Forţele sale destinate a forma un paravan pentru operaţia din Aleutine urmau să stea la jumătatea drumului între forţele din nord şi toată gruparea de forţe a lui Yamamoto – gata să se năpustească într-o parte ori în alta, după cum avea să reacţioneze flota S.U.A. Comandantul-şef continua să se îndrepte spre est cu restul forţei principale, fiind acum la vreo 500 de mile în spatele port-avioanelor lui Nagumo.

Nagumo însuşi se afla la mai puţin de 700 de mile de Midway, pregătindu-se pentru lovitura finală. La 06, 07, cele cinci petroliere ale comandorului Masanao Oto au rămas în urmă. Portavioanele înaintau cu 12 noduri. Nu se mai putea acum merge la dreapta; ar fi fost o nebunie să se înainteze mai mult decât era necesar în raza de acţiune a avioanelor de patrulare în timpul zilei. Dar la 15,00 amiralul trebuia să pornească dacă avea de gând să dea atacul a doua zi în zori.

Telegrafele din sala maşinilor au început să ţăcănească, şi primul portavion al forţei de şoc a luat-o înainte cu o viteză de 24 de noduri.

Jos, în sala maşinilor pe nava Akagi, căpitan-comandorul Yoshibumi Tanbo 82 urmărea cum răspundeau marile turbine la comandă. Cât îi era de drag acel loc!

Îşi lua până şi mesele acolo: mânca orez cu prune murate între maşinile care lucrau şi uleiul fierbinte. În partea de sus, echipe de lucru aşezau unele peste altele hamace şi colace de frânghie, pentru a proteja împotriva şrapnelelor mecanismele cele mai expuse. Pe cer erau destui nori, dar vremea se îmbunătăţea şi la 19, 30 amiralul Kusaka stătea pe pasarelă, urmărind ultimele raze ale minunatului apus pe Pacific.

Liniştea serii a fost dintr-odată tulburată de focul bateriilor antiaeriene ale crucişătorului de escortă Tone. Trei avioane s-au înălţat de pe Akagi în recunoaştere şi

întreaga grupare s-a răspândit în înaltul cerului. La 19, 40, farul de pe Tone a indicat detectarea a aproximativ zece avioane inamice, dar apoi le-a pierdut. Paisprezece minute mai târziu, după o căutare zadarnică, avioanele de luptă de pe Akagi s-au întors. Desigur că vreo sentinelă se alarmase fără motiv.

Dar nu se întâmplase acelaşi lucru şi cu aviatorii. Lunile de permanente victorii creaseră acel rar sentiment de siguranţă – credinţa care-l face pe om să doarmă liniştit în ajunul bătăliei. Piloţii de pe Kaga s-au întors devreme, şi când, ceva mai târziu, căpitan-comandorul de aviaţie Amagai a făcut un control, toţi dormeau buştean. Pe nava Sōryū, Juzo Mori a mai făcut o ultimă verificare a bombardierului său şi apoi s-a culcat, ca de obicei, cu fotografia mamei sale pe pernă.

La miezul nopţii forţa de şoc era la mai puţin de 340 de mile de Midway – cam la 110 mile depărtare de punctul de declanşare a atacului. La 02, 30 în ziua de 4 iunie, o sentinelă de pe Akagi a dat o altă alarmă – lumina unui avion inamic se vedea la tribord. Un alt val de emoţie, o altă alarmă falsă. Nu se întâmpla prima oară în istorie ca un marinar să fie înşelat de o stea.

Amiralul Nagumo ştia mai bine cum stau lucrurile. Americanii şovăiau şi nu aveau să le pricinuiască acum supărări. Mai târziu aveau să-şi iasă din sărite şi să treacă la acţiune Împărtăşea aprecierile serviciului său secret: „Deşi inamicului îi lipseşte dorinţa de a lupta, probabil va contraataca dacă operaţiile noastre de debarcare vor progresa satisfăcător”.

„Logan, ştiu precis că pot să pun mâna pe ei”, se adresa Massie Hughes, în vorbirea sa tărăgănată din sud, căpitan-comandorului Ramsey, la postul său de comandă din adăpostul blindat de la Midway. Era în jurul orei 03,00, se primise vestea că PBY-urile loviseră forţele japoneze, iar acum Hughes dorea să mai 83 trimită câteva aparate PBY şi să le dea japonezilor lovitura de graţie. El era un

adevărat luptător – un boxer agresiv, de greutate mijlocie, din Alabama – şi îi venea greu să stea cu mâinile încrucişate, Ramsey îl descuraja cu amabilitate. Era clar că nu putea fi vorba decât de un grup de transport, iar lovitura decisivă avea să vină de la portavioanele ascunse sub norii aceia de la nord-vest. El i-a explicat toate acestea, dar se găsea într-o situaţie delicată, îi separau numai câţiva ani la Annapolis, şi nu voia să facă din aceasta o chestiune de rang. Dar nu a cedat. Mai avea şi un alt motiv pe lângă cele de ordin tactic: Ramsey dorea ca Hughes să preia comanda dacă s-ar fi întâmplat ceva cu el în timpul atacului ce urma. Nu voia să rişte ca succesorul la comandă să fie ucis numai pentru a goni un grup de nave de transport.

Ramsey îşi dădea bine seama cât era de greu să aştepte în asemenea împrejurări. „Mă simt ca o mireasă înainte de noaptea nunţii – a remarcat el.

— Ştiu că se va întâmpla, dar nu am idee cum va fi”.

Toţi erau în aceeaşi stare de spirit. A fost o noapte de tensiune, căci totul se petrecea exact aşa cum spuseseră băieţii de la serviciul secret: mai întâi raidul asupra lui Dutch Harbor., apoi forţa de invazie descoperită la sud-vest., iar în dimineaţa aceasta, în conformitate cu acelaşi raport, urmau să primească lovitura din plin din partea marii grupări de portavioane.

Serviciul secret spunea că aveau să vină la 320° relevment, aşa încât un grup de piloţi ai PBY-urilor au studiat în seara aceea cu multă seriozitate sectoarele de patrulare care le fuseseră repartizate. Când locotenentul Howard Ady din escadrila 23 a controlat avizierul la căminul ofiţerilor necăsătoriţi de pe insula Sand, a văzut că i-a revenit sectorul 315. Asta însemna că avea să zboare spre larg la 322 1/2°, înapoi la 307 1/2°. În ceea ce îl privea, fusese „ales”.

După raport urmau obişnuitele discuţii. În escadrila 23 erau o seamă de vorbăreţi, şi în seara aceea aveau o

desfătare specială: în mijlocul lor se afla John Ford, distinsul cineast. Într-un moment de înflăcărare imaginativă, Nimitz l-a trimis să filmeze tot ce s-ar putea filma. Acum se găsea în centrul oricărei acţiuni, exasperând pe cei care se ocupau cu aprovizionarea, dar încântând pe fiecare cu entuziasmul său extraordinar. Până târziu în noapte a contribuit foarte mult la diminuarea tensiunii cu poveşti despre fascinantul Hollywood.

„Oh, dumnezeule, asta ne mai lipsea, un cineast" a fost reacţia comandorului Simard când l-a văzut pe Ford, dar şi el a fost imediat fascinat şi problema care se punea acum era unde să plaseze această celebritate pentru a o putea păstra totuşi 84 nevătămată. În cele din urmă, Simard a decis că locul cel mai bun va fi partea superioară a centralei electrice de pe insula Sand. Era relativ bine protejată şi în acelaşi timp oferea un avantaj important. De acolo Ford putea să-şi facă filmele şi să dea postului de comandă subteran informaţii folositoare despre cele ce se petreceau.

Odată rezolvată chestiunea aceasta, pregătirile comandorului Simard erau aproape terminate. Tot ceea ce se putea face se făcuse, avusese chiar şi o convorbire emoţionantă cu furierii şi asistenţii de farmacie, aleşi să facă ultima gardă. Cu o voce tulburată, Simard le-a dorit tuturor „o zi bună şi noroc".

Aproape toţi se resemnaseră acum cu o „a doua insulă Wake" – capturarea acelei baze rămăsese o amară aducere-aminte. Ofiţerii şi-au scos insignele pentru ca acestea să nu cadă în mâna japonezilor. Echipajele şalupelor torpiloare se pregăteau pentru a face ca debarcarea să fie cât mai costisitoare.

Unul dintre ofiţerii escadrilei refuzase întotdeauna să plătească asigurarea militară pe viaţă; în după-masa aceea a cerut să facă formele pentru suma integrală în valoare de 10.000 de dolari. Ne pare rău, i s-a răspuns, nu mai avem formulare disponibile.

Infanteriştii de marină erau gata pentru orice. Căpitanul Meglashan a ars cu multă grijă cea mai mare parte a documentelor care mai rămăseseră. Oamenii de pe poziţie la tunuri schimbau tot felul de veşti care te îngheţau, auzite cine ştie de unde: că japonezii aveau pentru debarcare ambarcaţiuni moderne care puteau să lase să cadă o punte direct peste bancurile de nisip., că lovitura decisivă ar fi un atac cu gaze în timpul nopţii. Oamenii lui Carlson, care urmau să facă incursiunea, s-au înarmat cu o nouă armă: o şurubelniţă de 35 cm care făcea parte din echipamentul obişnuit al unei şalupe torpiloare. Aşa cum a explicat unul dintre ei, „sunt bune pentru coaste, dacă înţelegi ce vreau să spun”.

Toţi până la unul au continuat să lucreze, ducând la sfârşit apărarea Midway-ului. Pe insula Sand oamenii aşezau încă ultimele mine pe coasta de nord-vest, în lumina viorie a înserării. Pe insula Eastern, „Bob Sârmă ghimpată” fixa, după lăsarea nopţii, ultimele sârme ghimpate încolăcite în apropierea ţărmului. Soldatul Joseph E. Love, de obicei repartizat ca să adune gunoaiele şi să le ardă, acum a lucrat la firele telefonice până aproape de miezul nopţii.

Colonelul Shannon şi comandorul Meglashan au terminat un ultim tur de inspecţie după miezul nopţii, şi, obosiţi, s-au târât până la postul de comandă.

Meglashan era mulţumit: era sigur că, orice s-ar întâmpla, infanteria marină făcuse tot ceea ce putuse.

Aviatorii erau şi ei gata. Seara, colonelul Kimes a convocat o şedinţă a întreg personalului din regimentul 22 al aviaţiei de marină, „Asta-i băieţi”, a spus el, şi, neştiind ce întorsătură aveau să ia lucrurile, a adăugat pur şi simplu: „Faceţi uz de tot ce aveţi mai bun, vă doresc tuturor noroc”.

Piloţii avioanelor de vânătoare din escadrila VMF-221 aveau, într-adevăr, nevoie de tot norocul din lume. Cele şapte avioane F_4F erau aproape ca şi inexistente, iar de la

cele şaisprezece Brewster Buffalo vechi nu te puteai aştepta la nimic. Maiorul Red Parks, comandantul escadrilei, ştia prea bine ce posibilităţi avea. În mod obişnuit era un om dârz, energic şi inteligent, puţin preocupat de probleme de psihologie sau de vulnerabilitatea speciei umane. S-ar fi strâns mai bine de gât decât să admită că ar avea nevoie de consolare. În seara aceea era altul. Aşa cum stătea cu ofiţerul său, căpitanul Kirk Armistead, în barul de zi de pe insula Eastern, părea foarte serios şi în acelaşi timp frământat. Armistead a încercat să-l înveselească, spunându-i: „Mâine pe vremea asta totul va fi terminat".

„Da – a dat din cap Parks cu întristare – pentru cei dintre voi care o să scăpaţi".

Perspectivele nu erau mult mai strălucite pentru piloţii de pe bombardierele din escadrila VMSB-241. În cursul serii, maiorul Henderson i-a adunat pe toţi şi le-a împărtăşit câte ceva din gândurile lui. Le-a spus că ştia prea bine cât de prost era echipamentul; zborul de a doua zi se va face pe bază de voluntariat. Totuşi, în ceea ce-l priveşte, de îndată ce flota inamică apărea, el voia să-şi ia zborul, iar ceilalţi îl vor urma, dacă vor vrea. Henderson era ca un părinte pentru cei mai mulţi din escadrilă, şi nu încăpea nicio îndoială că toţi aveau să-l urmeze.

„Dormi îmbrăcat în noaptea asta – i-a spus căpitanul Richard Fleming, unul dintre piloţi, caporalului Eugene T. Card.

— S-ar putea să vină oricând, aşa că fii gata să o luăm din loc".

Card era gata. El şi-a verificat încă o dată mitraliera. A controlat şi răscontrolat frecvenţele radio şi diferitele cadrane. A aprovizionat chiar avionul cu o seamă de cutii cu conserve de carne şi suc de ananas, în cazul în care ar fi fost obligaţi să amerizeze. Numai de-ar ataca o dată japonezii sau de-ar pleca – orice, dar să se termine într-un fel.

Tinerii piloţi din marină „împrumutaţi” de la escadrila 8 de avioane torpiloare 86 erau de asemenea gata. În cursul zilei au întreprins diferite acţiuni de recunoaştere şi cercetare; ştiau că avea să le vină rândul foarte repede. Dar aspirantul Bert Earnest era optimist. Pe când mergea de-a lungul pistei de pe insula Easbern, la puţin timp după ce se întunecase, a găsit o hârtie de doi dolari.

A luat-o, a împăturit-o cu grijă şi a pus-o în portofel sperând că îi va purta noroc.

Echipajele avioanelor B-26 au aveau nicio grijă. Probabil că nimeni nu-i mai puţin informat decât un aviator al armatei la o bază navală şi un aviator al marinei la o bază a armatei, şi aceştia nu făceau excepţie. Locotenentul Muri încă nu ştia că inamicul fusese zărit şi nu avea decât o vagă idee pentru ce se afla la Midway.

În acea seară, aşa cum stătea împreună cu echipajul său lângă avion, a trecut pe acolo un infanterist de marină. Acesta mai ştia câte ceva. Soldatul era fericit, spunea că era pe punctul de a pleca în permisie şi le-a arătat un „dans al păsării gooney” pe care îşi propusese să-l lanseze în patrie. Au râs, au bătut din palme şi au fost de acord că va face furori cu noul său dans. Nu-şi făceau niciun fel de griji.

Pe la sfârşitul zilei au sosit din Hawaii mai multe bombardiere B-17 – un ultim „dar” al amiralului Nimitz. Acum se aflau în total vreo 120 de avioane la bază, plus 11 şalupe torpiloare, 5 cisterne, 8 mortiere, 14 tunuri de coastă, 32 de tunuri antiaeriene şi 3.632 de soldaţi. O etalare de forţe cu adevărat impresionantă pentru două insule minuscule din mijlocul Pacificului, una lungă de două mile şi alta de aproximativ o milă. Midway era, aşa cum spusese un infanterist de marină, „ca un răzor de sparanghel”.

Cu toate acestea se simţeau foarte singuri. Fuseseră preveniţi că în unele cazuri puteau să se bazeze numai pe

forţele lor şi îşi dădeau seama că vor trebui s-o facă şi în alte cazuri. Numai puţini ştiau că exista o şansă să primească ajutor din afară. Unul dintre aceştia era aspirantul Jacoby, aghiotantul lui Logan Ramsey în postul de comandă. Jacoby nu lua deciziile importante, dar a avut prilejul să asculte o mulţime, şi nimic nu-l intriga mai mult decât discuţia despre „Punctul norocos”.

Pentru amiralul Fletcher de pe nava Yorktown lucrurile nu erau prea clare, Raportul de luare de contact al aspirantului Jack Reid, interceptat de portavioane, spunea clar „forţele principale”, totuşi direcţia era greşită. În conformitate cu instrucţiunile lui Nimitz, portavioanele trebuiau să vină dinspre nord-vest, şi desigur că până acum serviciul secret avusese dreptate în toate – Dutch Harbor fusese atacat exact după cum se prevăzuse.

„Aceasta nu este, repet, nu este forţa de atac inamică”, prevenea un mesaj transmis prin radio direct de la Nimitz, punând capăt tuturor îndoielilor. Mesajul de la CINCPAC sublinia că până atunci numai forţa de invazie fusese reperată, că portavioanele aveau să dea lovitura dinspre nord-vest a doua zi.

Forţele operative 16 şi 17 continuau să cronometreze timpul, avansând încet spre nord sub norii cenuşii. Pe portavioane, aviatorii îşi revedeau aparatele, îşi curăţau hărţile şi tăbliţele pentru a doua zi. Piloţii avioanelor de vânătoare au avut grijă ca mitralierele să fie complet încărcate, piloţii bombardierelor şi ai avioanelor torpiloare şi-au verificat încă o dată, împreună cu oamenii din spate, semnalizatoarele şi sistemele de tragere. Nicio legătură familială nu ar fi fost mai strânsă ca între aceşti doi oameni – pilotul şi mitraliorul din coada avionului – uniţi pe viaţă şi pe moarte. Şefii de echipaj se învârteau mereu în jurul avioanelor, şi când nu mai era nimic de făcut le mai lustruiau o dată. Vai de mecanicul de pe Yorktown, a cărui activitate de întreţinere nu ajunsese să satisfacă exigenţele şefului V.J. Feigenbutz. Bătrânul şef avea o adevărată

pasiune pentru escadrila 3 de bombardiere şi şi-o exprima într-un vocabular vulcanic.

Toată după-masa Fletcher şi întreg statul său major au aşteptat vestea că Nagumo a fost reperat, dar nu au primit nimic. La 19, 50 Fletcher şi-a schimbat direcţia spre sud-vest. Această schimbare avea să-l facă să ajungă în zori la un punct situat la vreo 200 de mile depărtare la nord de Midway. Presupunând că Nagumo urma planul stabilit, portavioanele americane ar fi fost într-o poziţie perfectă pentru a lansa un atac prin surprindere în flancul japonezilor.

Navele îşi continuau drumul în noapte, forme negre brăzdând Pacificul sub lumina lunii. Dacă tambuchiurile şi gurile de magazie închise puteau sugera lipsa de activitate, aceasta nu era decât o impresie falsă, căci înăuntru se desfăşura o bogată activitate. Cineva spusese că un portavion cu un grup de aviatori la bord seamănă puţin cu un hotel invadat de participanţii la un congres, şi aceasta se verifică cel mai bine în noaptea dinaintea unui atac important.

Pe Enterprise ofiţerul cu aprovizionarea, căpitan-comandorul Charles Pox, trebuia să facă faţă la nenumărate probleme privind hrana şi serviciul la bord. A doua zi cei mai mulţi dintre oamenii săi aveau să fie în diferite locuri de luptă, departe de posturile lor obişnuite, aşa că cele necesare pentru întreaga zi trebuiau primite dinainte. Se aduseseră de jos piese şi nivele de schimb, raţiile pentru luptă erau gata împachetate. Bucătarii pregătiseră mormane de sandvişuri şi nu mai puţin de zece mii de prăjituri.

Aviatorii nu prea aveau ce să facă. aşteptau şi se gândeau la ziua următoare.

Nu se putea vorbi de o stare de spirit generală. Fiecare era stăpânit de propriile sale sentimente. Aspirantul Charles Lane, de exemplu, un tânăr pilot de bombardier de pe Yorktown, lipsit de experienţă, fără a

avea propriu-zis un sentiment de teamă, era cuprins de un fel de nelinişte şi regrete că s-ar putea să nu se mai întoarcă. Locotenentul Bill Roberts de pe Enterprise era stăpânit de un ciudat sentiment de excitare. De data aceasta totul părea altfel decât de obicei.

Elementul nou îl constituia prinderea japonezilor în cursă. Aspirantul Thomas J.

Wood de pe Hornet era foarte bine dispus. Ca şi ceilalţi piloţi de pe navă, era la prima sa operaţie de război şi nu avusese niciodată ocazia să ştie ce înseamnă teama. Era tânăr, impulsiv şi se lăuda tuturor celor care îl ascultau că el personal va scufunda nava Akagi.

Piloţii de pe bombardierele în picaj erau cu toţii gata de luptă. Se pregătiseră luni de-a rândul pentru aceasta, munciseră din greu şi erau dornici să arate ce pot. Cei noi, mai ales, erau nerăbdători să plece în larg şi să-şi dovedească măiestria.

Piloţii mai vârstnici de pe avioanele torpiloare erau mai puţin entuziaşti. Ei trecuseră prin prea multe ca să se mai poată înflăcăra. Văzuseră destul ca să-şi dea seama că moralul cel mai ridicat nu ajungea pentru a ţine loc lipsei de echipament. Şi ei mai ştiau că aceste TBD-uri erau adevărate capcane ale morţii

— Viteza de 100 de noduri, viteza de ridicare mică, torpile proaste.

Nimeni nu cunoştea adevărul mai bine decât locotenent-comandorul Massey, comandantul escadrilei 3 de avioane torpiloare de pe Yorktown. Lem Massey, care umbla târşâindu-şi picioarele, era un tip simpatic, sociabil şi căuta mereu companie. În noaptea aceea recrutase doi piloţi care nu zburau şi îi adusese în cabina sa. Scoţând o sticlă de whisky (prohibit, dar nu neobişnuit pe portavioane), el le-a spus ce şanse puţine aveau cei din escadrilă. Probabil că nu ar fi trebuit să vorbească aşa, dar simţea nevoia să-şi verse focul. Plecarea de a doua zi o vedea fără întoarcere.

Un altul care cunoştea bine aceste avioane torpiloare era John Udell Lane de pe Enterprise. Făcea parte din escadrila 6; şi el avea o presimţire despre ceea ce le rezerva a doua zi. Invitat în cabina unui prieten, a vorbit mult şi cu tristeţe despre casa lui din Illinois. Şi-a pus apoi un disc preferat al sopranei Miliza Korjus, pe care l-a ascultat de mai multe ori dus pe gânduri.

În contrast cu această dulce-amară stare sufletească de resemnare, 89 entuziasmul escadrilei 8 de avioane torpiloare noi de pe Hornet părea cu atât mai surprinzător. Locotenent-comandorul John Waldron era unul dintre cei care ştiau să fixeze cu multă energie misiunile, fiind cuprins de o înflăcărată dorinţă de a lovi inamicul. Era hotărât să fie gata oricând ar fi venit ziua cea mare. Îşi instruia oamenii fără milă, nu-i lăsa să se odihnească, se lupta să capete echipament suplimentar – orice numai să câştige. „Dacă rămânem fără benzină – a spus odată – o să urinăm în rezervoare”.

Se pricepea totodată să îndepărteze gândurile rele. Petrecerile pe care le organiza împreună cu soţia sa, Adelaide, pentru escadrilă la Norfolk erau vestite.

Atunci se despuia de toată asprimea care îi era caracteristică şi îi distra de minune pe tinerii săi aspiranţi, iar uneori lăsa să se întrevadă în atitudinea sa o adâncă urmă de duioşie. Aşa s-a întâmplat, de pildă, în noaptea când i-a luat pe tinerii săi aspiranţi Jim Cook şi Corwin Morgan şi, deschizând uşa unei camere cufundate în întuneric, unde dormeau copiii lui, le-a spus: „Cookie şi tu, Morgan, priviţi. Aţi mai văzut vreodată nişte fetiţe atât de drăgălaşe?” În dimineaţa următoare era din nou omul preocupat de activitatea şi teoriile sale tactice, adesea puţin ortodoxe. Aspirantul George Gay îl considera cam „viclean”. Waldron însuşi lăsa să se înţeleagă că acel surplus de intuiţie de care dădea dovadă se datora faptului că avea în vine şi sânge de sioux. În orice caz, stăruia asupra ideilor sale atât de mult, încât, aşa cum spunea

Gay: „Nu avem decât să privim la ceafa comandantului Waldron şi o să ştim ce gândeşte”.

Oamenii săi se plângeau de soarta lor – alţii nu munceau atât de mult – dar aveau deplină încredere în el. În curând au devenit o echipă strâns unită, tot aşa de înflăcăraţi şi de hotărâţi ca şi şeful lor. Alergau de jur-împrejurul punţii de decolare şi făceau exerciţii de gimnastică în grup, în timp ce ceilalţi aviatori trândăveau şi îi ironizau. Purtau cuţite la cingătoare şi îşi atârnau tocurile pentru revolvere pe umăr. Nu le păsa de loc de zeflemelele celor din jur care întrebau dacă sunt „saltimbanci” sau „bufoni mexicani”.

Şi tot timpul aveau treabă. Nu prea aveau multe ocazii să zboare, dar nicio escadrilă nu petrecuse vreodată atâtea ore în camera de instructaj. Waldron avea mania meticulozităţii şi se întorcea din nou şi din nou asupra celui mai mic amănunt, întocmai ca un profesor, dacă i se părea că un pilot nu este atent, îi punea o întrebare pe neaşteptate.

În această noapte de 3 iunie, instructajul s-a axat pe unul dintre subiectele favorite ale comandantului: unghiul exact de atac asupra unui obiectiv care sc. 90 roteşte rapid. Era sever ca de obicei, dar când lecţia s-a terminat a devenit aproape timid în timp ce înmâna mesajul final împreună cu planul de atac litografiat: „Doar câteva cuvinte pentru a vă spune că, după părerea mea, suntem gata.

Am avut puţin timp pentru instruire şi am lucrat în condiţii deosebit de grele. Dar am făcut tot ceea ce era omeneşte posibil. Sunt convins că în actualele condiţii suntem cei mai buni din lume. Speranţa mea cea mai mare este să ne găsim într-o situaţie tactică favorabilă. Dar dacă nu o vom avea şi se va întâmpla lucrul cel mai rău, doresc ca fiecare dintre noi să facă tot ce-i stă în putere pentru a distruge inamicul. Dacă ne rămâne doar un singur avion pentru atacul final, vreau ca pilotul să intre în inamic spre

a-i da lovitura. Domnul să ne aibă sub paza sa pe toţi. Noroc, aterizare fericită şi să faceţi viaţa inamicului un infern”.

Oamenii din escadrila 8 de avioane torpiloare s-au întors la cantonamentul lor.

Majoritatea se învârteau de colo-colo, citeau sau ascultau discuri. Aspirantul Aber Tercombie a câştigat 45 de dolari la pocher. Waldron a scris o scrisoare plină de afecţiune „micuţei şi mult iubitei Ann”, una dintre fiicele sale, şi i-a trimis un mic cec socrului său. Adelaidei îi scrisese tot ce avea pe suflet: „. Te iubesc pe tine şi pe copii foarte mult şi sunt nerăbdător să fiu cu voi. Totuşi, în aceste timpuri n-aş putea fi fericit acasă. Locul meu este aici, alături de coi care luptă”.

Numai aspirantul Gay era încă ocupat. În calitate de ofiţer cu navigaţia, el avea grijă să mai fie multiplicate câteva hărţi pentru piloţi. În cele din urmă se culcă, dar nu putu să adoarmă. Începuseră să sosească buletinele asupra bătăliei., avioanele PBY erau în larg, dând atacul de la miezul nopţii. Gay se simţea „puţin nervos, ca înaintea unui meci de fotbal”.

În întreaga flotă şi alţii încercau aceleaşi sentimente. Dacă Dick Best de pe nava Enterprise dormea ca un nounăscut, cei mai mulţi însă se simţeau ca locotenentul Dickinson din escadrila 6 de recunoaştere, care nu-şi găsea astâmpăr şi intra în vorbă cu toţi ca să treacă noaptea.

Toată noaptea şi în primele ore ale zilei de 4 iunie, forţa navală a S.U.A. a înaintat, îndreptându-se mereu spre sud-vest în direcţia Midway. Pe puntea navei Yorktown, oamenii amiralului Fletcher „îşi rodeau unghiile”, mirându-se de ce nu primiseră încă niciun raport cu privire la portavioanele japoneze: la vremea aceasta ar fi trebuit să ajungă în raza de acţiune a Midway-ului. Mai târxiu, Fletcher a remarcat: „După ce s-a terminat o bătălie, se vorbeşte mult despre hotărâri luate metodic, dar în

realitate se bâjbâie întotdeauna foarte mult”.

În cele din urmă a hotărât să lanseze în zori o acţiune de recunoaştere spre nord, justificată în cazul în care inamicul s-ar strecura pe acolo. Desigur, era undeva, prin acele locuri; fiecare o ştia acum. Pe puntea de jos, marinarul Melvin Frantz s-a dus la dulapul său, a scos banii pe care îi avea acolo şi i-a pus în portofel: „Mâine noapte s-ar putea să înot”.

Sus, la postul său de observaţie a cerului, ajutorul ofiţerului cu artileria de pe Enterprise, locotenentul Elias Mott, umbla neîncetat la un aparat de radio portabil. Indiferent ce asculta, nu putea să uite că a doua zi avea să fie o bătălie.

Poate puţină muzică şi unele ştiri de acasă i-ar fi de folos. Se auzea foarte bine Honolulu; la buletinul de ştiri s-a anunţat că un cunoscut actor de varietăţi fusese făcut locotenent-comandor. Mott a închis radioul cu amărăciune. „Este tocmai ceea ce-mi doream în seara aceasta”.

De fapt, „acasă” lucrurile erau luate mult mai în serios decât credea locotenentul Mott. Armata nu renunţase complet la ideea că adevăratul obiectiv al japonezilor era coasta de vest a Statelor Unite, şi în noaptea aceea domnea o mare nervozitate. Concediile au fost anulate, staţiile de radio de pe coasta de vest îşi încetaseră emisiunile pentru un timp, se dăduse o prealarmă de nouă minute în regiunea golfului San Francisco. Radarul detectase un obiectiv neidentificat la 60 de mile de Golden Gate. Ce a fost nu s-a putut afla, căci în curând a dispărut, nu însă şi senzaţia de teamă şi panică.

Pentru a fi din timp preveniţi împotriva oricărui atac, comandamentul litoralului maritim de vest a stabilit o linie de posturi de patrulare cu şalupe şi iahturi la o distanţă de 400 de mile de coasta californiană. Pe uscat, Armata a patra şi comandamentul de apărare de vest au cerut populaţiei să semnaleze imediat dacă se iveşte vreun

japonez purtând uniformă militară americană. Era puţin probabil să se comită o eroare, pentru că toţi japonezii americani în uniforme fuseseră mutaţi în alte regiuni, cu excepţia a trei oameni care se aflau în misiune specială la Fort Ord.

La Hawaii situaţia era şi mai grea. Toţi ştiau acum că „se aşteaptă ceva”, şi, după zvonurile cele mai alarmante, o mare flotă japoneză s-ar îndrepta direct spre Pearl Harbor. Toţi militarii internaţi în spitalul din Schofield fuseseră evacuaţi. Era o măsură preventivă pentru a se face loc răniţilor, dacă ar fi fost cazul. Fusese mobilizată şi apărarea civilă voluntară. Generalul Emmons ordonase ca toate femeile şi copiii din Honolulu să fie evacuaţi într-un loc mai sigur. O tăcere stranie părea că învăluia totul – un amestec de speranţă şi teamă.

La Pearl Harbor, santinele din infanteria marină au fost aşezate sus la mitralierele de pe stâlpii de ciment de la poarta şantierului naval. Înainte de a se lăsa întunericul au fost plasate camioane la intrare pentru a bara drumul. Pe toate navele, tunarii erau la posturile lor.

Imediat după lăsarea întunericului s-a dat o alarmă totală. Toate lucrările s-au oprit, lucrătorii au fost repartizaţi la mitraliere pe acoperişurile atelierelor; alţii stăteau la gurile de incendiu, întreg şantierul a fost camuflat şi închis. Când a venit schimbul excavatorilor, li s-a spus să plece acasă. Cei din schimbul surprins de alarmă s-au dus în adăposturi. Acolo au încercat să doarmă sau să fumeze şi să vorbească despre iminenta invazie.

În spatele unor perdele de camuflaj, cei din statul-major al CINCPAC şi-au petrecut noaptea într-o stare de agitaţie. Căpitan-comandorul Layton a început dintr-odată să se gândească la oamenii pe care îi cunoştea de partea cealaltă. Se întreba tocmai ce putea face acum un vechi prieten ca Takashi Kanoe.

Pe Hiryū, căpitan-comandorul Takashi Kanoe s-a oprit puţin în faţa altarului navei, în exteriorul cabinei

comandorului Kaku, apoi s-a grăbit să se ducă pe pasarelă, la postul său de luptă, în calitate de comandant secund. Privind de acolo în jos, a văzut avioanele încălzindu-şi motoarele în întunericul dinaintea zorilor.

Jos, sub punţi, nava se trezea la viaţă. Aviatorii s-au sculat la 04,00 şi li s-a servit micul dejun pe tăvi în camera de instructaj. În mod obişnuit luau o gustare înaintea unei bătălii, dar de data aceasta au primit un menu complet: orez, supă de soia, murături, de toate. În plus li s-au servit castane uscate şi sake rece – aceasta era o combinaţie tradiţională care se servea din timpurile cele mai vechi luptătorilor japonezi înaintea unei bătălii.

Ofiţerul responsabil cu zborul avioanelor de pe Hiryū, locotenent-comandorul Susumu Kawaguchi, nu auzise încă niciodată despre un asemenea mic dejun.

Toate aceste lucruri simbolice l-au făcut să ia Midway-ul mult mai în serios. Când a dat ultimele instrucţiuni, le-a recomandat piloţilor în mod special „să pună în luptă întregul lor avânt”.

În afară de aceasta, nu prea mai erau multe de spus. Oamenii erau toţi veterani, îşi cunoşteau perfect meseria, iar Kanoe avea încredere deplină în comandantul lor, locotenentul Joichi Tomonaga. Un om aspru, tăcut, băutor grozav, Tomonaga era un excelent pilot de avioane torpiloare. El nu mai participase la nicio acţiune de război de la atacul asupra Pearl Harborului şi 93 aştepta bătălia cu nerăbdare. Când şi-a luat rămas bun de la soţia sa la Beppu, părea deosebit de bucuros să se vadă pe Hiryū şi să pornească la luptă. Kanoe observase avântul său, şi când Fuchida a avut criza de apendicită, el s-a gândit imediat la Tomonaga ca fiind omul ideal pentru a-l înlocui. Kanoe i-a spus aceasta vechiului său coleg de la Academie, căpitan-comandorul Minoru Genda, ofiţerul cu operaţii al lui Nagumo, şi chestiunea s-a aranjat imediat.

Odată instructajul terminat, piloţii s-au îndreptat spre avioanele lor. Sus pe cer se mai vedeau câteva stele.

Era încă destul de înnorat, dar o lumină portocalie strălucea la orizont spre est, ceea ce vestea vreme frumoasă.

Pe toate portavioanele scena era cam aceeaşi., totuşi variată după firea fiecăruia. Pe Sōryū, Mori şi prietenii săi erau angajaţi într-o aprinsă discuţie zeflemitoare, pe care luptătorii o găsesc utilă în astfel de ocazii. „Azi e rândul tău”, i-a spus cineva lui Mori. „Ba nu, al tău”, i-a răspuns acesta, aşa cum era de aşteptat. Apoi au început să glumească despre cine va ajunge să pună mâna pe economiile celuilalt până în cele din urmă. Pe Kaga, Morinaga, serios şi precaut, şi-a aranjat liniştit în jurul mijlocului senim bari-ul. Potrivit unei vechi tradiţii, cele o mie de cusături ale cordonului – fiecare făcută de un alt prieten – avea să-i aducă protecţia divină.

Pe nava-amiral Akagi, Mitsuo Fuchida, clătinându-se, se străduia să ajungă sus ca să-i vadă plecând. Apoi a sosit pe punte căpitan-comandorul Genda în pijama; şi el fusese bolnav, avusese o răceală puternică, dar era hotărât să fie de folos în ziua aceea. Nimeni altul nu ar fi putut fi mai bine primit. Amiralul Nagumo depindea – unii spuneau că prea mult – de inteligenţa sclipitoare a ofiţerului său cu operaţiile. Aproape în orice chestiune, Nagumo accepta recomandările lui Genda fără nicio discuţie. Într-adevăr, cinicii vorbeau de forţa de şoc ca despre „flota lui Genda”. Dar apariţia sa în acest moment a fost un impuls pentru toată lumea. Nagumo, dând dovadă de o efuziune sentimentală puţin obişnuită la acest bătrân şi aspru marinar, l-a luat pe după umeri pe Genda.

„Toată lumea la posturi pentru decolare”, s-a anunţat la megafonul de pe Akagi.

„Porniţi motoarele”.

S-a auzit un huruit şi dintr-odată cerul cenuşiu al zorilor s-a luminat. Din ţevile de eşapament ieşea un fum alb., luminile roşii şi albastre pâlpâiau pe aripi., puntea de zbor galbenă era scăldată de lumina reflectoarelor,

„începeţi decolarea”, s-a ordonat de la comandă, şi ofiţerul responsabil cu zborul, căpitan-94 comandorul Shogo Masuda, rotea lanterna sa verde, descriind un mare arc deasupra capului.

Aparatul Zero al locotenentului Shirane a început să înainteze încet., apoi a prins viteză. şi, după un huruit foarte puternic pe punte, şi-a luat zborul. I-au urmat alte 8 avioane de vânătoare, iar apoi 18 bombardiere în picaj. În timp ce avionul lui Chihaya trecea ca fulgerul cu capota deschisă, acesta le-a făcut semn oamenilor care îl ovaţionau pe punte.

Celelalte portavioane începuseră, de asemenea, operaţiile de decolare; avioanele lor s-au învârtit încet împrejurul flotei, până când au ajuns să fie toate în formaţie. Pe Hiryū, unicul pasager al navei urmărea scena cu un interes deosebit. Acesta era locotenent-comandorul Asaichi Tamai, numit comandantul forţelor aeriene ale noii baze navale care urma să se stabilească la Midway.

La 04, 45 formaţia era completă şi toate avioanele se îndreptau spre obiectivul lor: 36 de bombardiere în zbor orizontal de pe Hiryū şi Sōryū, 36 de bombardiere în picaj de pe Akagi şi Kaga, 36 de avioane de vânătoare, câte 9 de pe fiecare portavion. Toate s-au îndreptat spre sud-est, dispărând în înaltul cerului, care începea să se lumineze.

La bordul portavioanelor s-a restabilit liniştea, dar nu pentru mult timp. S-au primit noi ordine în vederea pregătirii celui de-al doilea val al atacului. Aceasta făcea parte din măsurile de siguranţă ale lui Nagumo în cazul în care flota americană ar fi apărut pe neaşteptate. Din punct de vedere numeric, această forţă de rezervă era egală cu cea care se îndrepta spre Midway. Diferenţa principală consta în armament. De data aceasta, bombardierele în zbor orizontal aveau să ducă torpile, iar bombardierele în picaj proiectile care puteau să perforeze blindajul navelor. Erau în total 36 de bombardiere în picaj de pe Hiryū şi Sōryū, 36 de avioane torpiloare de pe Akagi şi Kaga şi încă

36 de avioane de pe toate cele patru portavioane.

Odată cu apariţia primelor raze ale soarelui de dimineaţa, elevatoarele au ridicat noile avioane., echipajul de pe puntea de zbor le-a tras în poziţia lor., mecanicii au fixat torpilele. Piloţii stăteau lângă ele liniştiţi, fără să facă nimic. Era păcat să fie ţinuţi în rezervă atâţia oameni buni. Locotenentul Takashige Egusa de pe Sōryū era cel mai bun pilot de bombardare în picaj din marină, dar Nagumo dorea să fie sigur. Oricine poate să bombardeze o insulă, dar a bombarda o navă în mişcare cere o deosebită îndemânare. Atâta timp cât exista posibilitatea ca americanii să apară, deşi nu era probabil, dorea să aibă la dispoziţie oamenii săi 95 cei mai buni.

Din aceleaşi motive a ordonat să se facă o recunoaştere spre est, pe o distanţă de vreo 300 de mile. Erau numai şapte avioane provenind de pe cinci nave diferite şi trebuiau să acopere un arc de 165°, dar nimeni nu lua acest efort prea în serios.

Nagumo era convins că nu se aflau portavioane americane împrejur. Genda avea reputaţia de a reduce întotdeauna la minimum acţiunile de recunoaştere. Fiecare avion folosit pentru o activitate de patrulare însemna un avion mai puţin pentru atacurile fulgerătoare care constituiau specialitatea sa.

Acţiunea de recunoaştere din ziua aceea a pornit prost. Avioanele trebuiau să plece la 04, 30, ca şi cele care urmau să dea lovitura la Midway, dar lucrurile s-au petrecut altfel. Crucişătorul Tone, care trebuia să lanseze hidroavioanele nr. 1 şi nr. 4, a avut unele neplăceri la catapultare şi asta a produs o întârziere. Dar, în cele din urmă, totul a fost pus la punct şi la ora 05,00, avionul nr. 4 de pe Tone – ultimul din cele şapte care trebuiau să decoleze – şi-a luat zborul spre est în razele soarelui care se înălţa. Plecase cu o jumătate de oră întârziere, dar pentru locotenentul Takeda, vrednicul ofiţer de pe Tone, aceasta nu avea nicio importanţă.

Pe Enterprise, ofiţerii luau micul dejun aproape ca de obicei, în timp ce flota plutea la 200 de mile nord şi puţin la est de Midway. Deşi era numai 01, 30, intendentul Collins pregătise totul. Locotenentul Best mânca ouă tari ca de obicei. Locotenentul Gray înghiţea „sandvişul cu un ochi” – o specialitate de pe nava Enterprise, consistând dintr-o bucată de pâine prăjită cu o scobitură, în care se introducea un ou prăjit.

Pentru unii dintre veterani părea a fi o zi ca oricare alta. Dar pentru alţii era o zi diferită. Locotenent-comandorul Wade Meclusky, care conducea grupul aerian de pe Enterprise, a observat că lipseau obişnuitele discuţii glumeţe; în încăperi domnea o atmosferă de aşteptare tăcută. Pe de altă parte, căpitan-comandorul Fox simţea în aer o veselie nervoasă. În orice caz, ca ofiţer cu aprovizionarea, Fox ştia cu certitudine că pofta de mâncare nu era ca de obicei.

În timp ce Meclusky gusta ouăle-jumări, a fost surprins să-l vadă pe locotenent-comandorul Gene Lindsey aşezându-se pe locul de lângă el. Lindsey, comandantul escadrilei 6 de avioane torpiloare, avusese cu câteva zile în urmă, la întoarcerea pe bord, un accident. Pescuit în Pacific cu spatele rău lovit, fusese trecut în rândul necombatanţilor pentru o perioadă nedefinită. Şi iată-l acum, nu 96 numai că se sculase, dar plănuia să zboare într-un avion torpilor care era disponibil. Când unul dintre piloţi l-a întrebat cum se simte, Lindsey a răspuns indirect: „Aici are loc adevărata acţiune, aceea pentru care am fost pregătiţi, şi îmi voi conduce personal escadrila la atac”.

După ce s-a terminat micul dejun, piloţii s-au dus în camerele lor de instructaj. Exista o asemenea cameră pentru fiecare escadrilă de pe un portavion; ele semănau mai degrabă a săli de clasă cu rânduri de scaune şi suporturi ataşate pentru scris, o tablă pe care se notau ultimele date secrete privind poziţia, vântul, direcţia, obiectivul şi acel foarte important „punct ales” unde nava

putea fi găsită din nou după un atac. Se afla acolo şi un aparat de telegrafiat; buletinele pe care le transmitea erau apoi proiectate pe un ecran.

Pentru moment, pe tablă nu era mai nimic scris, iar telegraful amuţise. Forţele lui Nagumo încă nu fuseseră detectate. Pe toate cele trei portavioane, piloţii şi-au scos schiţele din sertarele de sub scaune, au verificat câte ceva ici-colo, apoi au început din nou să aştepte. Au apărut cărţi de joc şi cărţi în ediţii de buzunar.

Scaunele erau reglabile şi în curând aspirantul Whitey Moore din escadrila 8 de avioane torpiloare s-a lăsat pe spate şi a aţipit: niciodată nu se sătura de somn.

Căpitan-comandorul Waldron a intrat în careul ofiţerilor de pe Hornet pentru a-şi lua cafeaua de dimineaţă împreună cu căpitan-comandorul Ed Creehan, mecanicul-şef al navei. Fuseseră colegi la Annapolis şi acesta era un obicei zilnic.

În ziua aceea, Waldron era într-o adevărată stare de exaltare. Escadrila 8 de avioane torpiloare avea, în sfârşit, să dea o lovitură inamicului. El a spus că nu se va întoarce până ce nu va lovi un portavion japonez.

Minutele se scurgeau încet. Pe nava Yorktown, aspirantul Charles Lane din escadrila 3 de bombardiere se hotărâse să lase la bord inelul său Clemson şi ceasul Hamilton pentru cazul în care nu s-ar mai reîntoarce. Căpitan-comandorul Meclusky a început să-şi adune echipamentul de zbor în micul birou situat lângă camera de instructaj a escadrilei, în acel moment a venit tunarul şi, bâlbâindu-se, a raportat că îşi spărsese ochelarii. Tocmai atunci! Meclusky a întrebat imediat la escadrila G de bombardiere dacă nu există un tunar disponibil care să nu aibă nevoie de ochelari şi în câteva minute a apărut un flăcău chipeş numit Chochalousek. Nu avea nicio experienţă de luptă, dar tocmai atunci terminase şcoala de tunari aerieni – iată o ştire bună pentru acea zi specială.

Navele americane îşi continuau calea spre sud-vest,

cu Yorktotvn distanţată la vreo zece mile de Enterprise şi Hornet. Pe puntea navei Yorktown, amiralul 97

Fletcher se tot întreba unde ar putea să fie Nagumo. El a trimis o patrulă de recunoaştere spre nord, dar nu a primit niciun mesaj din direcţia aceea. De asemenea, niciun mesaj de la avioanele de la Midway.

Locotenentul Ady era de o oră plecat de la Midway şi nu văzuse nici urmă de japonez. „Ales" să patruleze segmentul foarte important 315°, până atunci avusese o misiune foarte uşoară. Marele PBY îşi continua calea, în timp ce soarele, înălţându-se, îşi trimitea razele prin norii împrăştiaţi.

Apoi, în jurul orei 05, 10, un mic hidroavion a apărut dinspre vest. Acesta venea din direcţia opusă şi nu a deviat nici cu un centimetru din calea sa spre Midway, la o depărtare de aproximativ 120 de mile. Ady a transmis prin radio doar cuvântul „avion". Apoi a continuat cu o descriere detaliată.

Pentru echipajul de pe PBY acea întâlnire însemna un singur lucru: flota japoneză trebuia să fie în apropiere, îşi continuau drumul trecând din când în când prin averse de ploaie. Pe la 05, 30 vremea se luminase „sus", dar jos, deasupra apei, mai erau câţiva nori. În timp ce Ady se apropia de aceşti nori, două portavioane au apărut din partea opusă – exact la 20 de mile depărtare – navigând direct spre el. Era ca şi cum s-ar fi ridicat cortina unui teatru.

În celălalt sector de patrulare, mai la sud, locotenentul William Chase petrecuse, de asemenea, o primă oră în care nu se întâmplase nimic. Avionul său plecase cam la 15 minute după cel al lui Ady, dar răsăritul soarelui, norii, până şi cafeaua erau la fel. Apoi, pe la ora 05, 40 – probabil imediat după ce Ady a descoperit port-avioanele – Chase a găsit şi el ceva. La nord a văzut o imensă formaţie de avioane de vânătoare zburând spre Midway. Regulile cereau ca raportul de contact să fie

transmis cifrat cu multă grijă, dar acum nu era timp de aşa ceva. El a transmis necifrat, în engleză, un avertisment rapid: „O mulţime de avioane se îndreaptă spre Midway, relevment 320°, distanţa 150”.

„El el” Uşurare, excitare, bucurie, nerăbdare, toate acestea la un loc au constituit prima reacţie a amiralului Spruance la primirea ştirilor de contact, care l-au găsit pe puntea de decolare a navei Enterprise. Aceeaşi reacţie s-a produs şi pe Yorktown, unde amiralul Fletcher şi-a dat seama cu uşurare că lunga aşteptare s-a terminat.

Aşadar, portavioanele fuseseră descoperite., dar unde? Primele rapoarte de contact erau foarte sumare. Cele două forţe operative, 16 şi 17, erau cu aparatele de radio-recepţie deschise pe undele avioanelor PBY, pentru a evita orice întârziere, dar se produsese, desigur, o confuzie. Aceasta se datora faptului că cele 98 două avioane raportau lucruri diferite, mesajele erau amestecate, devenind contradictorii. Nu se primise nimic cu privire la direcţia şi viteza inamicului: două date esenţiale pentru lansarea atacului.

Locotenentul Ady se străduia să facă tot ce putea. După acea descoperire a portavioanelor, care îl electrizase, a virat la stânga, înconjurând încet flota japoneză. S-a folosit cât a putut mai mult de nori, trimiţând în grabă frânturile de informaţii pe care reuşea să le adune: „05, 34, portavioane inamice”. „05, 40, distanţa evaluată 180, vizor 320°”. „05, 52, două portavioane şi grosul navelor, portavioane în faţă, drum 135, viteza 25”.

Asta era de ajuns. Totuşi, cei de pe puntea de comandai a navei Yorktown nu au căpătat o imagine completă decât la 06, 03, dar, odată având-o, amiralul Fletcher nu a mai pierdut nicio clipă. La 06, 07 i-a transmis lui Spruance: „Îndreptaţi-vă spre sud-vest şi atacaţi portavioanele inamice când poziţia lor va fi determinată cu precizie”.

Forţa operativă 16 s-a avântat cu o viteză de 25 de

noduri. Pe toate navele a răsunat semnalul postului de luptă: la 06, 15 urletul răguşit al sirenei de pe Enterprise; la 06, 26 sunetul stăruitor al gongului de pe Hornet. Semnalul era diferit de la navă la navă, dar efectul era acelaşi: agitaţie, tropăit şi toate acestea având ca fundal vuietul alarmei.

Sirena centralei electrice de pe insula Sand a început să sune; fu urmată de sirena stridentă de pe insula Eastern. Soldatului Love, care se pregătea pentru micul dejun, i-a pierit orice poftă de mâncare şi a luat-o la fugă spre bateria sa de apărare antiaeriană. Locotenentul Donald Cooksey, dentistul batalionului 6, s-a îndreptat în goană spre postul său de prim-ajutor, foarte pătruns de cele ce-i amintise colonelul Shannon: „Un medic mort sau rănit nu face doi bani pentru mine”. În adăpostul său de pe insula Eastern, căpitanul W.M. Bell, comandant de pluton din bateria I, şi-a adus aminte de o veche regulă marinărească: un ofiţer trebuie să fie întotdeauna calm şi pus la punct. Înainte de a se duce la plutonul său, s-a bărbierit cu grijă, s-a îmbrăcat şi a băut un pahar cu suc de ananas.

Pe pista de pe insula Eastern domnea o mare confuzie. Când s-au primit primele rapoarte de luare de contact în jurul orei 05, 30, comandamentul marinei a ordonat ca toate avioanele să pornească motoarele. Potrivit primelor rapoarte, bombardierele inamice erau la numai 100 de mile depărtare. Dar cum minutele treceau şi nu apărea nimic pe radar, s-au dat noi ordine: să se oprească motoarele. Apoi, la 05, 53 radarul marinei a semnalat: „Numeroase avioane 99 inamice relevment 310°, distanţa 93”.

Era foarte bine, şi, în timp ce răsuna alarma, la 05, 55 s-au dat noi ordine. Dar unii dintre piloţi opriseră motoarele, alţii încă le încălzeau şi nu puteau auzi alarma. Automobilul comandamentului gonea de-a lungul pistei, sunând din propria-i sirenă, iar căpitanul Bob Burns striga

fiecăruia să fie gata pentru decolare.

Cel puţin avioanele B-17 nu puneau probleme. Plecaseră ca de obicei în zori, dar, în loc să consume benzină degeaba, în dimineaţa aceasta li se ordonase să atace din nou transporturile japoneze. Acum noua ameninţare schimba totul.

Comandorul Simard i-a ordonat prin radio colonelului Sweeney să îndrepte bombardierele sale spre portavioanele care veneau din nord-vest. În acelaşi timp s-au transmis ordine hidroavioanelor PBY care patrulau: „Nu vă apropiaţi de Midway după terminarea misiunii, duceţi-vă spre French Togate Shoals sau spre unul din recifele periferice”.

Dar la Midway mai erau 66 de avioane şi niciunul nu trebuia să fie surprins la sol. La 06,00 cele 26 de avioane de vânătoare au început să-şi ia zborul. Unul dintre ele s-a întors după puţin timp cu un motor defect, dar celelalte 25 s-au îndreptat spre nord-vest. Maiorul Parks se afla în frunte cu două secţii. Căpitanul Kirk Armistead îl urma cu restul avioanelor, schimbând uşor direcţia spre a corecta erorile radarului. La aproximativ 30 de mile în larg au primit ordin să aştepte zburând în cerc. Dar aşteptarea nu a fost lungă: la 06, 04 radarul marinei a situat avioanele inamice la numai 74 de mile depărtare. Apoi a venit rândul celor şase aparate TBI să decoleze. Căpitanul Burns s-a dus în viteză cu automobilul său şi a vorbit cu locotenentul Fieberling. Comandantul a trimis un mecanic la fiecare avion; apoi s-a căţărat pe o aripă şi a strigat mai tare decât zgomotul motoarelor: „320°, 150 de mile!” Unul câte unul, TBF-urile au parcurs, cu un zgomot asurzitor pista, înălţându-se cu eleganţă, în ciuda torpilelor pe care le duceau. Era ora 06, 10 şi radarul semnala prezenţa japonezilor la 47 mile de Midway.

Acum era rândul celor patru avioane B-26. Maiorul Jo K. Warner, omul de legătură al armatei, s-a dus cu automobilul şi i-a dat căpitanului Collins instrucţiunile. Dar

în timp ce echipajele se urcau grăbite în avioane, locotenentul Jim Muri nu era încă sigur despre ce putea fi vorba. El ştia doar că avea o torpilă, o poziţie şi că undeva se găsea un „obiectiv”. În timp ce parcurgea pista de decolare, spera că va fi o navă de comerţ drăguţă, mare şi uşor de atacat.

Rămăseseră numai bombardierele marinei. Maiorul Benjamin Norris a plecat primul cu cele 12 avioane uzate Vindicator. Unul s-a întors imediat, căci o placă ce acoperea fuzelajul a fost luată de vânt. Comandantul escadrilei, maiorul Henderson, a încheiat formaţia cu avioanele sale ZBD relativ noi. Acum activitatea organizată fusese întreruptă pe pistă: nu mai funcţiona radioul, nu mai era niciun ofiţer instructor, nu se mai dădeau ordine. Pur şi simplu se înghesuiau care mai de care să decoleze. Joe Henderson însă ştia oarecum ce să facă, iar piloţii săi tineri erau mai mult decât dornici să-l urmeze. În ultimele momente, două din avioanele ZBD au rămas în pană, dar celelalte 16 şi-au luat zborul. Colonelul Kimes fixase ora plecării la 06, 15; alţii au fixat-o cu câteva minute mai târziu. În orice caz, nu era nicidecum prea devreme; la 06, 16 radarul a semnalat prezenţa japonezilor la o depărtare de 29 de mile.

Odată cu plecarea ultimelor avioane, o tăcere apăsătoare a coborât pe insula Eastern. Soldaţii s-au înghemuit în tranşee şi la posturile de observaţie, cu ochii aţintiţi spre cerul albastru gol în direcţia nord-vest. Erau aproape hipnotizaţi, şi la bateria E căpitanul James O’Halloran a amintit brusc observatorilor săi că mai existau şi alte sectoare care trebuiau supravegheate şi că japonezii erau amatori de surprize.

În adăposturi şi cazemate, alte sute de oameni aşteptau camuflaţi în nisip. În timp ce subofiţerul Bill Lucius alerga spre tranşeea sa de lângă holul cazematei, maiorul William Benson a strigat de la postul de comandă din adăpostul blindat: „Bill, am cel mai bun adăpost de pe

insulă şi cel mai bun sistem de transmisii. De ce nu stai cu mine?” „Am fost atât de speriat la Pearl Harbor – a răspuns Lucius – încât abia am văzut avioanele japoneze. Nu vreau să le pierd acum”.

De la cheiuri şi ancoraje, o mică flotă de bărci a trecut în laguna dintre insulele Eastern şi Sand. Locotenentul Clinton Mekellar a dispersat cele 11 şalupe torpiloare ale sale. Şeful de echipaj Olivier a plasat cu grijă toate şalupele sale încărcate cu mitraliere şi carabine. Secundul şefului de echipaj Stanley Engels a legat remorcherul său Tamaha de un vechi remorcher scufundat; acesta ar fi putut fi ultimul lucru pe care l-ar fi bombardat japonezii.

În spitalul din adăpostul blindat de pe insula Sand, E.B. Miller, ajutorul de farmacist, a început să fiarbă cafeaua pe o plită electrică. Era mult prea tare pentru a o bea; o pregătea pentru „licoarea Murphy”, un vechi antişoc care se administra rectal.

La postul de comandă, comandorul Simard nu putea să reziste tentaţiei. El ar fi trebuit la vremea aceea să fie în adăpost, dar stătea, ca mulţi alţii, privind fix spre nord-vest. Logan Ramsey îi tot spunea să intre în adăpost. Pe planşeele superioare ale centralei electrice, John Ford, „cineastul” lui Simard, scruta şi el nord-vestul. Era înarmat cu camere, filme, binoclu şi un telefon direct cu comandamentul. Avea o poziţie perfectă, dar deocamdată nu era nimic de văzut.

Midway părea pustiu şi nemişcat, ca o insulă tropicală în care domneşte trândăvia şi pacea.

Afară, lângă postul de comandă al colonelului Shannon, santinela din infanteria marină Ed. D. Winslow stătea de veghe la uşă. Atenţia îi era mereu abătută în dimineaţa aceea. Staţia radar era la doi paşi, şi, pe măsură ce japonezii se apropiau, cineva anunţa distanţa, înăuntru operatorii urmăreau atenţi cum două grupuri de puncte luminoase – unul inamic, unul prieten – treceau împreună

dincolo de orizont.

— Şoimi la „îngeri 12”.

Locotenentul Hashimoto şi-a dat seama că se apropiau de obiectiv când a văzut un recif pe care-l reperase jos. Fiind observator pe avionul locotenentului Tomonaga, care conducea formaţia, i l-a arătat comandantului.

Zborul fusese în general lipsit de evenimente; un bombardier de pe Hiryū s-a întors din cauza unui defect la motor, dar aşa ceva era obişnuit. Celelalte 107 avioane şi-au continuat zborul, bombardierele în două formaţii separate în V, iar avioanele de vânătoare zburând deasupra lor pentru a le acoperi. La 06, 16 subofiţerul Juzo Mori, care conducea secţia sa de trei bombardiere de pe Sōryū, a reperat un punct întunecat pe orizontul sclipitor: Midway.

În clipa următoare, două dintre avioanele de pe Hiryū, care zburau exact în faţa avionului său, au luat dintr-odată foc. Mori, Hashimoto şi toţi ceilalţi au privit în sus, exact la timp pentru a vedea mai multe avioane de vânătoare americane năpustindu-se asupra lor şi trăgând cu mitralierele fără încetare.

„Şoimi la îngeri 12. escortaţi de avioane de vânătoare”. Căpitanul John Carey a fost primul care i-a observat, şi în limbajul stenografic al aviatorilor marinei a anunţat pe ceilalţi că i-a detectat pe japonezi venind la o altitudine de circa 4.000 în Cele 25 de avioane de vânătoare se îndreptau toate spre acelaşi punct.

Carey nu a aşteptat. În capul secţiei sale de trei F_4F a descris un cerc larg şi a coborât în picaj la 90° asupra formaţiei inamice. Mitralierele sale s-au îndreptat asupra unui cap de secţie japonez şi aparatul a căzut în flăcări. Căpitanul Marion Carl şi locotenentul Clayton Canfield l-au urmat pe Carey. Canfield a ţintit al treilea avion din secţia a treia şi acesta a explodat în flăcări.

Maiorul Parks a intrat în încăierare cu restul grupului

său. Cele mai multe din avioanele marinei au scăpat la prima trecere; apoi, când au pornit pentru al doilea atac, avioanele Zero s-au repezit asupra lor. Proiectilele au sfâşiat carlinga locotenentului Carey, zdrobindu-i picioarele. Un proiectil de 20 mm a distrus voleţii avionului lui Canfield. Parks a căzut rostogolindu-se în mare.

Căpitanul Armistoad, care a sosit cu secţia sa câteva minute mai târziu, nu a fost mai norocos. După un atac asupra bombardierelor a văzut trei avioane de vânătoare urcând în viteză spre el. Pentru o clipă a crezut că sunt avioane americane, dar nu a avut un asemenea noroc. Tunurile şi mitralierele l-au scos din luptă.

Văzându-se urmărit de un Zero, locotenentul Darrell Irwin a încercat să scape cu un picaj. El a coborât de la 5.000 m cu 500 km pe oră, s-a oprit la cota 1.500

— Aparatul japonez se ţinea după el. A coborât din nou, de data aceasta la 150 în

— Zero-ul nu-l slăbea. În cele din urmă a aterizat forţat, sfărâmând ceea ce mai rămăsese din aparat, dar şi Zero-ul era acolo.

Căpitanul Herbert Merrill a fost lovit de sus şi din spate. La 2.500 în a pierdut parţial controlul. Apoi încă două lovituri şi rezervorul de benzină i-a explodat în faţă. S-a lansat cu paraşuta, dar teama îl stăpânea încă. Auzise că adesea japonezii mitraliau paraşutiştii. De aceea nu a tras cordonul decât după 1.000 în

În cele din urmă a căzut în apă la o depărtare de câteva mile de ţărm, s-a debarasat de paraşută şi şi-a umflat centura de salvare. Midway părea a fi foarte departe: cum ar fi putut să înoate atât? Atunci gândul i s-a îndreptat spre casă şi spre cei doi copilaşi gemeni şi s-a hotărât să încerce.

Câteodată şi un şiretlic putea să prindă. Când Marion Carl a văzut că nu se poate descotorosi de un Zero, a întrerupt brusc benzina şi a aruncat avionul într-103 un derapaj, iar japonezul a trecut în viteză pe lângă el.

Căpitanul William Humberd nu a putut nici el să scape de Zero-ul său. În cele din urmă s-a întors şi i-a tras o lovitură drept în bot. Avionul japonez s-a clătinat şi a căzut în apă.

Japonezii erau dibaci şi adesea născoceau tot felul ele şiretlicuri. Locotenentul William Brooks, de exemplu, a văzut două avioane angajate într-o luptă îndârjită şi s-a dus să-l ajute pe american. Atunci, amândouă avioanele s-au întors asupra sa. Fusese tras pe sfoară. Erau două avioane inamice care simulau o bătălie.

Brooks a reuşit să scape în cele din urmă cu 72 de proiectile în aparat.

Dar diferenţa mare dintre japonezi şi americani nu se datora înşelăciunii, dibăciei şi nici măcar numărului de avioane. Faptul că avioanele de vânătoare americane s-au precipitat în mare sau au revenit clătinându-se la Midway dovedea clar că cel mai mare avantaj al japonezilor se datora calităţii avioanelor Zero.

Piloţii americani erau stupefiaţi. Ca mulţi dintre compatrioţii lor, fuseseră deprinşi să creadă că japonezii nu erau decât un popor de imitatori care nu ar fi fost în stare de nicio iniţiativă proprie. Acum văzuseră avioane de vânătoare depăşind în viteză sau manevrabilitate orice avioane americane. Chiar dacă aveau părţi vulnerabile, rareori puteau să le descopere. Chiar şi avioanele F_4F erau complet depăşite, iar vechile Buffalo – aşa cum a remarcat cu tristeţe locotenentul Charles

— „păreau legate de o sfoară în timp ce avioanele Zero evoluau în jurul lor”.

Şi piloţii lui Nagumo au avut o surpriză. Şi ei aveau unele idei preconcepute despre inamic. Ca cei mai mulţi dintre japonezi, credeau că americanii nu prea aveau chef de luptă şi că vor renunţa repede de îndată ce acţiunea va deveni periculoasă. Acum îi vedeau pe americani avântându-se în luptă cu un curaj demn de samurai. Şi totodată dădeau dovadă de o tactică la care nici nu s-ar fi aşteptat. Hashimoto, de exemplu, era uluit văzându-i cum

se lăsau în picaj dintr-odată.

În orice caz, Zero-urile locotenentului Suganami deţineau acum controlul întregii situaţii, şi forţa de atac îşi continua drumul. În conformitate cu „organizarea nr. 5” trebuiau să atace în trei valuri: mai întâi un bombardament în zbor orizontal de către unităţile navelor Hiryū şi Sōryū; apoi bombardamentul în picaj al bombardierelor de pe Akagi şi Kaga; în cele din urmă, avioanele de vânătoare de pe toate cele patru portavioane aveau să distrugă tot ce mai rămăsese. Navele Hiryū şi Kaga trebuiau să se concentreze asupra insulei Sand, iar Sōryū şi Akagi asupra insulei Eastern. Tot timpul în două formaţii în V, cu avioanele de vânătoare care se regrupau mai sus, întreaga forţă aeriană a virat în 104 jurul atolului şi s-a pregătit să declanşeze atacul dinspre nord.

Soldatului Philip Clark de la bateria D îi păreau ca trei fâşii de nori departe la orizont. Lui Miller, ajutorul de farmacist, care ieşise din adăpostul său să vadă ce se petrece, îi păreau mai degrabă că zboară într-o singură linie. Dar nu încăpea nicio îndoială că se apropiau foarte repede. La 06, 29 radarul i-a semnalat la o distanţă de 8 mile., la 06, 30 comandamentul de batalion a dat ordin să se deschidă focul de îndată ce vor fi în bătaia tunurilor., la 06, 31 toate tunurile au început să tragă.

O duzină de rotocoale negre au erupt la 200 – 300 m în urma avioanelor care avansau. La bateria D, sergentul Evitts, care ştia mai multe despre controlul focului decât toţi galonaţii, a corectat tirul din ochi. O singură dâră de trasoare a plecat de la grupul principal şi „a trecut prin formaţie”, incendiind un avion. Apoi a luat foc un altul, dar a continuat să zboare în flăcări pentru o perioadă de timp interminabilă. Când a căzut, au răsunat urale; chiar şi oamenii de la postul de comandă al marinei le-au auzit. La intrare, comandorul Simard privea scena ca hipnotizat, în timp ce Logan Ramsey îl silea mereu să intre în adăpost spunându-i: „Domnule comandant, acesta nu e un loc

pentru dv”. La 06, 34 avioanele erau chiar deasupra lor. Pe insula: Sand, sergentul Jay Koch le urmărea prin luneta bateriei F în timp ce lansau primele bombe. Pentru un moment a fost cuprins de panică, întrebându-se unde aveau să cadă.

Sus, în centrala electrică, John Ford nu le văzuse lansând bombele, dar, presupunând că hangarul hidroavioanelor va fi unul dintre primele obiective ale japonezilor, îşi avea deja îndreptat aparatul de filmat spre acesta. A avut dreptate.

A plouat cu bombe, lovind drept la ţintă şi împrăştiind schije în toate direcţiile.

Ford, prea curajos, nu numai că a filmat scena, dar a mai primit şi o schijă de şrapnel în umăr. După un moment de ameţeală s-a apucat imediat de lucru, luând imagine după imagine şi transmiţând telefonic comandorului Simard, la postul de comandă, o dare de seamă amănunţită.

O altă serie de bombe a atins bateria D. Căpitanul Jean Buckner nu le-a văzut venind., nu şi-a dat niciodată seama ce l-a făcut să urle la telefonul de comandă: „Adăpostiţi-vă!” Oamenii lui s-au adăpostit la timp, cu excepţia caporalului Osa Currie, care a rămas agăţat de altimetru. El a căzut rănit mortal.

Războiul însă îţi oferă contraste violente. În acelaşi moment, pe insula Eastern, 105 subofiţerul Lucius a luat-o la fugă, încercând să scape de un adevărat tir de cuţite, furculiţe, trabucuri şi ţigări, în timp ce primele bombe distrugeau magazia de alimente şi popota. Şi nici nu se aşezase bine praful, când un veteran a ieşit fugind din adăpost şi a adunat toate bidoanele cu bere pe care le-a putut căra.

Acum era ora 06, 40 şi venea rândul bombardierelor în picaj. Tâmplarul William Schleis, luptând cu un incendiu pe acoperişul hangarului hidroavioanelor, avea impresia că fiecare avion îl atacă direct pe el. Ghemuindu-se lângă un

stâlp şi acoperindu-şi faţa cu mâinile, dar uitându-se printre degete, a văzut cum s-a întâmplat. Bombele au trecut pe alături.

Centrala electrică de pe insula Eastern nu a avut un asemenea noroc. Era o clădire mică, bine fortificată, dar nu a rezistat. O bombă a ajuns drept la ţintă pe acoperiş, distrugând tot ce era în interior.

Apoi a venit la rând postul de comandă al maiorului Benson. Când l-a văzut prăbuşindu-se, subofiţerul Lucius şi-a amintit invitaţia maiorului să stea acolo în timpul atacului, pentru a fi „în siguranţă”. Lucius, în tranşee, scăpase neatins, în timp ce postul de comandă al lui Benson dispăruse în praf şi fum. A alergat repede să dea o mână de ajutor, dar prietenul său zăcea mort în moloz. Într-un fel, cel mai greu era pentru oamenii din adăposturile subterane. Puteau doar să asculte şi să facă presupuneri. În postul de prim-ajutor de pe insula Sand, ajutorul de farmacist Miller încerca să se concentreze asupra leacului său din cafea, în timp ce becul clipea şi se legăna. Mirosind cafeaua, locotenent-comandorul A.E. Ady, medicul de serviciu, i-a spus cu voioşie că ar vrea să bea.

Cafeaua aceea nu era bună de băut, dar putea servi pentru a menţine moralul ridicat, aşa că Miller a turnat-o în două ceşti. S-au ridicat în picioare şi au toastat cu solemnitate unul cu altul, apoi au căutat să o bea sprijinindu-se de un stâlp, în timp ce adăpostul era zguduit de explozie. Fără să-şi piardă calmul, doctorul Ady glumea şi povestea anecdote. Miller, căruia îi era rău din cauza spaimei, îl auzea vag cum flecărea: „Ei bine, asta îmi aduce aminte de femeia aceea bătrână şi grasă din Arkansas”.

Afară venise rândul avioanelor Zero. Atacau depozitele de carburanţi, poziţiile tunurilor, tot ce se mişca. Unul dintre avioane a venit atât de aproape de bateria D, încât căpitanului Buckner i-a părut rău că n-a avut la îndemână o armă de vânătoare. Un alt avion a trecut în zbor razant deasupra bateriei F, în timp ce

sergentul Carl Fadick s-a lăsat jos., dar nu suficient de jos. Un glonte i-a pătruns în cască, apoi, în mod miraculos, a ieşit prin altă parte, fără măcar a-l zgâria.

Nu toţi oamenii însă erau norocoşi. Când un Zero a coborât în picaj asupra şalupei torpiloare 23, afară în lagună, un glonte a pătruns în clopotul ambarcaţiunii, a făcut o întoarcere de 370° şi a lovit un mitralior în spate, în timp ce acesta trăgea în avion.

La postul de comandă al colonelului Shannon a început să sune telefonul. Era unul din ofiţerii cu aprovizionarea care observase că în mijlocul acelei confuzii nimeni nu ridicase încă pavilionul american – nu trebuia oare să fie înălţat? În acea dimineaţă apăreau mereu probleme, dar aceasta cel puţin era uşor de rezolvat. „Da – a răspuns căpitanul Meglashan – ridicaţi-l”.

Soldatul Billecheck şi alţi câţiva au alergat la stâlp., au apucat pavilionul.

şi, fără a ţine seama de atacurile avioanelor Zero, l-au înălţat ca să-l vadă toţi.

Oamenii au răspuns la atac cu tot ce aveau la dispoziţie. Nu numai cu tunurile antiaeriene obişnuite, dar şi cu arme mici. Absolut cu orice. „Deacon” Arnold a folosit un Browning automat. Un marinar de la staţia de pompieri avea un Colţ-45.

La bateria E de pe insula Eastern, soldatul Roger Eaton a tras cu arma sa Springfield din 1903.

Natural, de cele mai multe ori nu nimereau ţinta., dar nu întotdeauna. Un Zero s-a clătinat la extremitatea de sud-vest a insulei Sand şi a căzut la pământ cuprins de flăcări, la 50 m de compania H. Un bombardier în picaj a primit o altă lovitură, s-a înclinat brusc, gata-gata să dărâme turnul de apă, şi s-a prăbuşit aproape de intrarea la postul de comandă al comandorului Simard.

Dar era greu de ţinut piept aparatelor Zero care erau atâtea cu cele câteva avioane de vânătoare americane rămase pe insulă. În general erau prea departe.

Oamenii de la bateria E priveau neputincioşi un Buffalo care se întorcea cu un motor avariat şi se lansa contra unui avion inamic care mitralia. Avionul american, menţinându-se foarte jos, a încercat să-l atace pe japonez pe dedesubt.

Zero-ul s-a lăsat pur şi simplu pe coadă şi a executat un luping frumos. Câteva rafale de mitralieră şi Buffalo s-a precipitat în ocean.

Două avioane Zero au pornit după un alt avion de vânătoare spre coasta de nord a insulei. Buffalo a luat foc şi pilotul s-a aruncat cu paraşuta. Cele două avioane japoneze l-au urmărit, trăgând mereu asupra lui în timp ce era atârnat de paraşută. şi apoi au mitraliat punctul unde amerizase.

Câteva dintre avioanele de vânătoare au ajuns acasă într-o stare jalnică.

Căpitanul Carey, rănit la ambele picioare, „a dovedit că se poate conduce un avion F4F numai cu manşa”. Locotenentul Canfield şi-a pierdut voleţii, şi când a atins 107 pământul, trenul de aterizare a cedat. S-a oprit alunecând şi s-a aruncat într-o tranşee, în timp ce un Zero mitralia aparatul părăsit.

Un Buffalo avariat s-a întors zburând jos, urmărit îndeaproape de un Zero. Cu un ultim efort s-a înălţat câţiva metri, forţându-l pe japonez să coboare încă şi mai jos. Toate tunurile de pe insula Eastern păreau că deschiseseră focul. Zero s-a poticnit, apoi s-a prăbuşit cu zgomot, arzând pe pistă. În timp ce derapa în flăcări de-a lungul pistei, soldatul Cleşter Scotten a avut o imagine fugitivă, dar de neuitat a pilotului, care îşi acoperise faţa cu braţele. Apoi a pierit înghiţit de flăcări.

Dar amintirea cea mai puternică le-a lăsat-o pilotul „fanatic”, care nu s-a mulţumit să bombardeze şi să mitralieze de la înălţime mică. Mergând înainte singur, s-a întors pe spate şi, plin de aroganţă, a zburat deasupra pistei în această poziţie. Era cât pe ce să le facă figura şi

să scape. Timp de câteva secunde infanteriştii de marină l-au privit atât de uimiţi, încât au uitat să şi tragă. Apoi şi-au venit în fire şi toate tunurile au deschis focul, în cele din urmă, antiaeriana l-a lovit şi japonezul s-a precipitat în lagună.

Locotenentul Rokuro Kikuchi ştia că nu mai are scăpare. Tunurile antiaeriene îl prinseseră în bătaie. Bombardierul său era cuprins de flăcări şi îşi pierduse direcţia. El a ridicat capota şi a mai făcut un ultim semn de adio prietenilor săi de pe Hiryū.

Focul de la sol era mult mai intens decât prevăzuseră. Nu prea precis – rareori centrau ţinta – dar de un volum extraordinar, suficient pentru a-i îngrijora puţin pe toţi. În momentul lansării bombelor, avionul din frunte al locotenentului Tomonaga a fost atins de o rafală, care l-a zdruncinat violent, stricându-i mira.

Apoi o altă rafală i-a găurit rezervorul de sub aripa stângă.

Privind în jos, locotenentul Hashimoto a rămas fascinat de activitatea intensă care se desfăşura acolo, în special de micile şalupe torpiloare care se mişcau repede încolo şi încoace, asemenea insectelor acvatice într-un lac. Dar ceea ce l-a impresionat mai mult ca orice era faptul că la Midway nu se mai găsea niciun avion. Japonezii atacaseră un „obiectiv pustiu”. Asta îi amintea de felul în care un şarpe îşi leapădă pielea; aici şarpele s-a strecurat pe furiş, lăsându-şi doar pielea.

Trebuiau să o scoată cât mai bine la capăt. Aşa cum era plănuit, aparatele de pe Hiryū şi Kaga s-au concentrat asupra insulei Sand, iar cele de pe Sōryū şi 108

Akagi au bombardat insula Eastern. În afară de faptul că nu găsiseră avioane la sol, rezultatele ar fi fost destul de bune. Escadrila locotenentului Hashimoto dăduse o lovitură bună depozitelor de carburanţi de pe insula Sand, iar bombardierele în picaj ale locotenentului Ogawa loviseră hangarele hidroavioanelor. În ceea ce priveşte

insula Eastern, subofiţerul Mori s-a temut la început că bomba sa dăduse greş – se părea că ajunsese în nişte tufişuri – dar dintr-odată s-a auzit o mare explozie, aşa că, până la urmă, n-a dat greş.

Până la 06, 48 făcuseră tot ceea ce putuseră şi acum erau în drum spre locul de întâlnire. Câteva Zero-uri au mai zăbovit căutând o ultimă pradă uşoară, dar la 07, 01 au plecat şi acestea, dispărând spre nord-vest, de unde veniseră.

Pentru soldatul Morris Mecoy de la bateria E, tăcerea care s-a lăsat dintr-odată a fost mai rea decât bombardamentele şi focul artileriei. Maiorul Warner din aviaţie nu mai întâlnise niciodată o linişte atât de ciudată. Nu se auzea niciun zgomot de nicăieri, cu excepţia tânguirii, din când în când, a unui pescăruş sau a ţipetelor lugubre ale unui albatros.

În cazemate oamenii aşteptau. şi iarăşi aşteptau., apoi au început cu multă precauţie să iasă afară, clipind în soarele strălucitor al dimineţii. Unul din primele lucruri pe care le-a văzut aspirantul Jacoby a fost avionul japonez prăbuşit lângă intrarea în postul de comandă al comandorului Simard. Corpul pilotului zăcea alături legat în mod simbolic în jurul mijlocului cu un steag purtând emblema Soarelui Răsare. Era chiar primul „inamic” pe care îl vedea Jacoby, dar cu inamicul acolo, sub ochii săi, nu simţea nicio urmă de ură. Era un om ca toţi oamenii, ai cărui dinţi erau înfundaţi în gură întocmai cum ar fi fost şi ai lui dacă soarta ar fi fost inversată.

La 07, 15 a sunat încetarea alarmei, iar Midway a început să adune rămăşiţele.

Pe insula Eastern, colonelul Kimes le-a transmis prin radio piloţilor săi de pe avioanele VMF-221: „Aterizaţi, alimentarea pe secţii, începe secţia a 5-a”.

Niciun răspuns. Kimes a repetat apelul. Din nou niciun răspuns. După ce a încercat, fără rezultat, de mai multe ori, a început să înţeleagă, şi atunci s-au dat noi

ordine: „Toate avioanele de vânătoare la sol pentru alimentare”.

Au început să apară, unul câte unui, cam turtite – rămăseseră doar şase.

Dacă la acestea erau adăugate şi cele patru aparate care au aterizat forţat în timpul raidului, însemna că numai zece supravieţuiseră luptei. şi numai două dintre acestea erau în situaţia de a putea zbura. Escadrila VMF-221 era, practic, distrusă: dintre cele 25 de avioane care i-au înfruntat pe japonezi, 23 fuseseră doborâte sau scoase din luptă.

„Este convingerea mea – observa căpitanul Philip White în raportul său – că orice comandant care ordonă piloţilor să iasă la luptă în avioane F_2A-3 (Brewster Buffalo) trebuie să considere pilotul pierdut înainte de a părăsi solul”. O observaţie amară, dar un comandant trebuie să lupte cu ceea ce-i pune la dispoziţie ţara sa.

În orice caz, escadrila VMF-221 nu mai exista. Şi asta nu era totul. Fumul negru gros care se înălţa în rotocoale mari spre cer arăta soarta depozitelor de carburanţi de pe insula Sand şi a hangarului de hidroavioane, care era în flăcări.

Dispensarul marinei era distrus complet; alte clădiri, ca magazia de paraşute, suferiseră avarii grave. În spălătorie, un vas de sticlă de răcit apa de vreo 20 de litri stătea măreţ, neatins, în mijlocul molozului şi al cămăşilor sfâşiate.

Pe insula Eastern, postul de comandă, centrala electrică, popota şi depozitul de alimente erau toate dărâmate, dar pierderea cea mai mare o constituiau conductele de benzină. E drept că mereu se spărgeau, dar acum un bombardier le distrusese definitiv, tocmai când era mai mare nevoie de ele. Colonelul Kimes se cutremura la gândul că trebuia să organizeze o brigadă de alimentare cu găleata a avioanelor B-17, care înghiţeau aşa de mult.

Pierderile de oameni erau mai puţin grave.

Reproducerea fidelă a frontului occidental realizată de colonelul Shannon a dat rezultate bune. Mulţumită sacilor de nisip şi adăposturilor subterane nu au fost decât 11 morţi şi 18 răniţi printre apărătorii insulei.

Dintre toate măsurile luate, cea mai fericită a fost dirijarea avioanelor. Numai unul a fost surprins la sol: un biplan vechi folosit pentru lucrări utilitare. Celălalt aparat pierdut era un avion de momeală, făcut din şipci, şi cu acoperiş de cositor.

Poreclit „capcana pentru japonezi”, acesta şi-a jucat rolul la perfecţie.

Aşa că stăteau încă bine. Dar Midway se temea în special de ceea ce avea să vină. Când se vor întoarce japonezii? Cu ce aveau să vină data următoare? Erau oare cuirasatele şi navele de transport la orizont, gata să se apropie? Până şi veselul doctor Ady, lăsând la o parte glumele şi cafeaua sa de nebăut, a apucat o carabină Springfield şi a pornit-o spre plajă.

La o depărtare de două mile de ţărm, un observator foarte atent urmărea satisfăcut evenimentele dimineţii – tirul bateriilor antiaeriene, bombar-dierele în picaj, coloana de fum ridicându-se în înaltul cerului. Locotenent-comandorul Tanafoe de pe submarinul japonez I-168 era cu ochii aţintiţi spre Midway. De la 110 postul său de observaţie la periscop, comunica echipajului modul cum se desfăşura atacul pas cu pas. Oamenii erau foarte entuziasmaţi, şi atunci când comandantul le-a descris explozia depozitelor de carburanţi, au izbucnit cu toţii în aplauze.

Locotenentul Tomonaga, care conducea atacul aerian, îşi dădea mai bine seama de cele ce se petreceau. Nu avea importanţă că pagubele erau mari; nu avea importanţă că pierderile lor erau mici. Ceea ce prezenta importanţă era forţa aeriană a Midway-ului. şi aceasta era încă intactă. Americanii bănuiseră ceva şi luaseră măsuri ca toate avioanele să dispară. Bine-bine, dar nu puteau să

rămână în aer la infinit, în curând trebuiau să aterizeze şi să se realimenteze.

La ora 07,00 avioanele japoneze s-au reîntors la bază. Tomonaga a transmis primei forţe de portavioane: „Este necesar un al doilea atac”.

— Obiectivul atacă.

Căpitan-comandorul Genda nu a fost surprins de cererea lui Tomonaga de a reînnoi atacul. După un mesaj pe care-l primise mai înainte, bănuia că va fi necesar. Şi, în calitatea sa de ofiţer cu operaţiile al lui Nagumo, nu a ezitat să recomande această măsură.

Forţa de şoc se afla în larg de mai bine de o săptămână şi nu primise nicio informaţie despre flota S.U.A. În dimineaţa aceea, avioanele de recunoaştere fuseseră plecate timp de două ore şi nu găsiseră, de asemenea, nimic. Chiar şi avionul nr. 4 de pe nava Tone – cel care plecase ultimul – trebuia să fie pe drumul de întoarcere acum. Nezărindu-se nici urmă de navă americană, era o adevărată nebunie să nu fie utilizate avioanele de rezervă. Trebuiau să le folosească ca să termine odată cu Midway.

Amiralul Kusaka ezita. Şeful statului-major al lui Nagumo era întotdeauna gata să dea o a doua lovitură. numai dacă flota americană nu ar fi fost prin împrejurimi. Fiecare presupunea că nu era, dar nimeni nu ştia absolut sigur. Până acum problema nu fusese pusă în termeni atât de drastici. În cazul unei greşeli, sc. 111 putea oricând face o rectificare – acum însă nu mai mergea. Acestea erau singurele rezerve. La un moment dat, Kusaka s-a simţit ca un vânător care fuge după doi iepuri. Trebuia să fie prinsă în cursă flota americană. şi acum iată această cerere pentru un al doilea atac asupra Midway-ului.

În timp ce Kusaka discuta cu Genda şi cu amiralul Nagumo, forţa de şoc se îndrepta spre un punct la aproximativ 140 de mile nord-vest de Midway. Acolo se aştepta să fie recuperate avioanele lui Tomonaga puţin

după ora 08,00. Navele înaintau în formaţie regulată de luptă; portavioanele formau un fel de careu – Akagi în cap la dreapta, urmat de Kaga; Hiryū în cap la stânga, urmat de Sōryū cu întregul paravan de cuirasate, crucişătoare şi distrugătoare, dispuse de jur-împrejur într-un cerc mare de protecţie.

Echipajele erau la posturile de luptă. se aflau în această poziţie de la ora 05, 32, când nava Nagara a fost prima care a văzut acel PBY. Nu au reuşit să-l doboare nici pe acesta şi nici pe un altul care i s-a alăturat – şi Midway trebuie să fi primit multe rapoarte de contact. Acum nu aveau decât să aştepte şi să vegheze.

Numai pe Akagi douăzeci de observatori scrutau cerul de pe puntea de comandă.

La ora 07, 05 totul a părut că se declanşează dintr-odată: un distrugător din prova a ridicat un semnal; bateria principală de pe Tone a deschis focul; gornistul de pe Akagi a sunat alarma aeriană.

Aspirantul Earnest a înţeles că cele şase TBF-uri trebuiau să se întâlnească şi să se alăture bombardierelor şi avioanelor de vânătoare ale marinei şi apoi toate să plece împreună. Dar nu a fost de loc aşa. De îndată ce s-a îndepărtat de Midway, cutezătorul locotenent Fieberling s-a întors spre nord-vest şi a condus avioanele torpiloare drept spre poziţiile japoneze.

După aproape cinci minute de zbor a urmat un moment de emoţie când s-au întâlnit cu un avion de vânătoare inamic care se îndrepta spre Midway. Avionul japonez a făcut o singură trecere şi apoi a continuat drumul. Avioanele TBI nici măcar nu au răspuns la focul japonezului, ele aveau alte treburi. Convinşi că au primit „botezul focului” şi că proba reuşise, Earnest şi aspirantul Charles Brannon, zburând unul lângă altul, au schimbat plini de voioşie un salut, parodiind cu pumnul strâns insigna escadrilei.

Au mers mai departe. Timp de o oră nu s-a întâmplat

nimic, un zbor liniştit la l.200 m înălţime, trecând din când în când prin nori pufoşi. În jurul orei 07,00

Earnest a observat ceva ce părea a fi o navă înaintând cu greu, fără a putea preciza ce fel de navă era. Apoi o alta., un şir nesfârşit. Nu văzuse încă niciodată ceva asemănător. Erau pur şi simplu împrăştiate pe tot întinsul oceanului. Apoi a distins în depărtare două portavioane navigând unul lângă altul şi în spatele lor alte multe nave, care, de asemenea, se aflau prea departe pentru a putea spune ce fel de nave erau. Totul s-a petrecut aşa de repede, încât nici nu a fost în stare să-şi dea bine seama de cele ce văzuse. În timp ce încerca să transmită contactul, mitraliorul său Jay Manning îl preveni că se apropiau avioane de vânătoare inamice. În aceeaşi clipă, locotenentul Fieberling a dat semnalul de atac şi toţi s-au îndreptat în plină viteză spre cele două portavioane. Coborârea până la 50 în a fost o cale lungă.

La al doilea atac al inamicului, mitraliera lui Manning s-a oprit. De la postul său, radiotelegrafistul Harry Ferrier a întors capul şi a privit peste umăr.

Văzându-l pe Manning căzut peste armă, s-a îngrozit. Avea 28 ani şi niciodată până atunci nu văzuse moartea, şi iată-l acum, într-o singură clipă zguduitoare, pus direct faţă-n faţă cu ea. Dintr-odată s-a simţit cuprins de spaimă, parcă îmbătrânise pe loc.

S-a întors la mitraliera sa, dar a observat că nu mai funcţiona. Sistemul hidraulic al avionului fusese lovit şi rotiţa posterioară se lăsase în jos, blocându-i câmpul de tragere. O altă rafală de gloanţe a zguduit avionul şi un glonte a trecut prin vârful caschetei de baseball pe care o purta Ferrier. I-a atins uşor pielea capului, şi el a căzut pe spate ameţit.

În carlingă, aspirantul Earnest avea şi el necazurile lui. Mai întâi fusese distrus radioul., apoi busola., începuseră acum şi comenzile să nu mai funcţioneze. S-a uitat prin acoperişul cabinei şi a văzut în aripă mai multe

găuri mari. O schijă de şrapnel îi intrase în obrazul drept şi peste tot era numai sânge.

La altitudinea de 60 în era încă pe direcţia de atac, când o altă rafală a rupt tiranţii cârmei de înălţime. Manşa i-a cedat sub mâini, avionul nu a mai răspuns la comenzi, şi Earnest a fost sigur că totul se terminase. Nu mai avea nicio speranţă să atace portavionul – nicio speranţă să mai scape cu viaţă – dar cârma de direcţie continua să funcţioneze şi putea să o folosească. I-a dat o lovitură puternică, apoi s-a îndreptat către singura navă japoneză care se afla aproape de el, un crucişător uşor cu trei coşuri, şi a dat drumul torpilei.

Acum era la 10 în deasupra mării şi îşi dădea singur curaj înainte de prăbuşire. A pus mâna instinctiv pe planurile de compensare – poate tocmai spre 113 a pregăti aparatul pentru contactul cu apa – şi, spre surprinderea lui, aparatul a luat dintr-odată înălţime. Într-o străfulgerare şi-a dat seama că putea să conducă aparatul în acest fel, chiar dacă manşa nu mai exista. Aşa cum a spus mai târziu, „era ca şi cum jucam un joc cu totul nou”.

S-a înălţat cu putere în sus şi a dispărut repede de pe scena atacului.

Avioanele Zero l-au dat ca dispărut şi s-au împrăştiat. A privit înapoi, dar nu a putut să vadă ce se întâmplase cu torpila sa sau cu celelalte aparate TBI. Era absolut singur. Nu mai avea nici busolă, nici radio şi se afla în partea opusă flotei japoneze. Dar nu venise atât de departe ca să capituleze acum. A luat direcţia razelor soarelui, care se înălţa, în timp ce Ferrier – cel care se simţea bătrân la 18 ani – ieşind din partea deteriorată a aparatului, a venit şi s-a cuibărit în spatele său.

Urmând de aproape TBF-urile – atât de aproape încât îi putea vedea pregătindu-se pentru atac – căpitanul Collins conducea cele şase fortăreţe zburătoare B-26. Şi aceşti aviatori zburaseră din propria lor iniţiativă, nu li s-a fixat niciun „rendez-vous”, niciun plan după care ar fi

putut acţiona împreună cu avioanele TBI, cu bombardierele B-17 sau cu cele ale marinei. Li se indicase doar obiectivul şi iată-i acum acolo.

Primul lucru pe care locotenentul Muri l-a văzut a fost fum la orizont., apoi multe distrugătoare., şi dintr-odată toate speranţele lui că dimineaţa aceea avea să fie liniştită s-au dus. Studiind cu atenţie situaţia, a luat o ţigară Chesterfield dintr-o cutie pe care o avea la picioare şi a pus-o în gură.

Tocmai căuta un chibrit, când o puzderie de aparate Zero au apărut ca din senin. Căpitanul Collins şi-a văzut de drum în direcţia stabilită spre portavioanele pe care le detectase în mijlocul formaţiei japoneze. Supărător era faptul că portavioanele erau prea bine apărate în partea în care se afla el. Trebuia să se deplaseze spre partea lor dreaptă ca să le poată da o lovitură. Asta însemna că avea de trecut pe lângă o serie de distrugătoare care le escortau.

Dar altă cale nu exista. Virând la stânga, Collins şi-a dus grupul său pe deasupra escortei, printr-o perdea de focuri antiaeriene. Apoi s-a îndreptat din nou spre dreapta şi direct către portavioane. În timp ce zburau la o înălţime de 60 în o voce a strigat dintr-unul din aparate: „Băieţi, dacă m-ar vedea mama acum!” Nu exista niciun plan de atac, nici măcar timp pentru a împărţi sarcinile: cele patru avioane s-au repezit nebuneşte asupra portavionului care conducea convoiul. Collins când se lăsa în jos, când se înălţa, pentru ca japonezii să nu-l 114 poată ochi. Muri a făcut tot ce a putut ca să-l urmeze. Acum se aflau în mijlocul formaţiei. Când pilotul secund al lui Muri, locotenentul Pete Moore, s-a uitat rapid în jur, fiecare navă părea o placă compactă de foc. Tunarii japonezi trăgeau în apă pentru a vedea unde cad proiectilele. Folosind apoi stropii de apă ca trasoare, îşi dirijau focul spre avioanele B-26.

Cu toate acestea, bombardierele americane au

continuat să înainteze. În cele din urmă, când era la o înălţime de 750 în Collins a lansat torpila şi a întors repede la dreapta. Muri îl urma de aproape, cu avioanele Zero zburând direct în bătaia focului propriei lor flote şi încercând cu desperare să-l oprească. Proiectilele au spart turela de plexiglas; un ricoşeu l-a lovit pe sergentul Gogoj în frunte.

Muri îi striga lui Moore să dea drumul torpilei. Dar mecanismul de lansare improvizat era ceva ce numai Rube Goldberg ar fi putut să inventeze: un trăgaci, un cablu, un ştecher cu nenumăraţi dinţi. Moore a apăsat cu disperare pe trăgaci, a răsucit ştecherul şi totuşi nu putea spune dacă torpila căzuse sau nu.

— S-a dus? – striga într-una Muri.

— De unde naiba să ştiu? – i-a răspuns Moore. Ţinând o mână pe comenzi, Muri manevra cu cealaltă ştecherul şi trăgaciul. Nu au încercat deloc acel sentiment reconfortant pe care îl simţi atunci când avionul, liberat de greutatea torpilei, se înalţă; mai pe urmă au observat că într-adevăr la un anumit moment o lansaseră.

Deocamdată nu puteau decât să spere ca mecanismul funcţionase şi oricum nu prea aveau mult timp de gândit. Erau aproape deasupra portavionului.

Înclinând foarte tare avionul pe o parte, Muri a zburat direct spre mijlocul punţii de decolare. Mitraliorul său, locotenentul Russ Johnson, a pus mâna pe mitraliera anterioară şi a tras în toate direcţiile de la mică distanţă. Pentru o clipă au zărit marinari îmbrăcaţi în alb împrăştiindu-se în căutare de adăpost.

În timp ce se îndepărtau, Muri a văzut avionul lui Harry Mayes, care venea la atac. A ajuns până la portavioane, fiind aproape gata să le lovească, dar a terminat prin a cădea peste bord în mare. Nimeni din grup nu a văzut ce s-a întâmplat cu al patrulea B-26.

Nici nu aveau, de altfel, timp de privit. Avioanele Zero îi bombardau în picaj din nou. Au ciuruit trenul de

aterizare, rezervoarele de combustibil, elicele, aparatul de radio, întreaga parte superioară a unei aripi. Au rănit pe soldatul Ashley, care se afla în turela din coadă, ca şi pe caporalul Mello de la una din mitralierele laterale. Cu un suprem efort, Mello, plin de sânge, s-a târât până la 115 cabina pilotului pentru a raporta că avionul luase foc şi că „toţi cei din spate sunt răniţi”. Locotenentul Moore a trecut repede în spate, a stins focul, i-a dat sulfamide lui Ashley şi a pus mâna pe o mitralieră.

La un moment dat, Muri era convins că avionul nu mai putea rezista şi că ar fi preferabil să se arunce în apă decât să fie doborât cu aparatul în flăcări. Se pregătea pentru o amerizare forţată, dar, aşa cum se întâmplă uneori, o ultimă picătură de instinct de conservare l-a făcut ca în momentul suprem să nu acţioneze.

În cele din urmă, avioanele de vânătoare au dispărut, îndreptându-se spre Midway. Muri şi-a dat atunci seama că ţigara pe care voia s-o aprindă tocmai când avioanele Zero l-au atacat rămăsese neaprinsă. Dar acum era prea târziu. În starea lui de tulburare, o muşcase în două şi înghiţise jumătate.

Gândindu-se la cele petrecute, şi-a dat seama, oricât de paradoxal ar fi putut să pară, că singurul moment în care s-a simţit cu adevărat în siguranţă a fost atunci când s-a aflat deasupra portavionului japonez. Zburând jos, deasupra punţii de decolare, era la o distanţă prea mică pentru a se putea trage asupra sa.

Chiar aşa fiind, nu era prea reconfortant să vezi marele pavilion de luptă japonez fâlfâind pe catarg. După toate navele japoneze pe care le văzuse la jurnalele cinematografice, acum avusese în faţa ochilor una adevărată. Nimic nu i s-a părut vreodată atât de enorm.

Locotenentul Ogawa fusese foarte impresionat de dimensiunile stelei albe de pe bombardierele B-26. Nici nu-şi închipuia că ar fi putut să fie atât de mare. Până când apăruseră avioanele torpiloare americane, avusese o

dimineaţă uşoară, patrulând cerul deasupra forţei de şoc împreună cu cele două avioane Zero din unitatea sa. Avioanele PBY erau desfiinţate, dacă nu chiar total, în orice caz cel puţin temporar, şi nu prea avea altceva de făcut acum decât să zboare în jurul forţei de şoc împreună cu unităţi similare de pe celelalte trei portavioane.

Apoi, pe neaşteptate, pilotul aparatului nr. 2 al lui Ogawa a deschis focul pentru a atrage atenţia. Ogawa, îndreptându-şi privirile într-acolo, a văzut printr-un gol care se făcuse în nori două şiruri de avioane torpiloare apropiindu-se. Şi ceilalţi din patrula de luptă i-au văzut, iar aparatele Zero au început să atace în picaj din toate direcţiile. Cele mai multe s-au avântat asupra celor şase avioane TBI; restul, din care făcea parte şi secţia lui Ogawa, s-au îndreptat spre cele patru avioane americane B-26 care aveau pe ele stele mari albe.

Oamenii de pe portavioane urmăreau foarte excitaţi cum avioanele Zero doborau unul câte unul avioanele TBI. Pe Akagi izbucnea o adevărată furtună de aplauze de câte ori cădea câte un avion în apă. Erau asemenea unui auditoriu la un teatru care urmărea un spectacol de o superbă măiestrie – şi de fapt, într-un anumit sens, era şi aici o minunată măiestrie. Niciunul dintre avioanele TBI nu a reuşit să se apropie suficient ca să poată executa o lansare eficace şi cinci din cele şase au fost doborâte departe de portavioane.

Cu avioanele B-26 lucrurile au stat altfel. Aparatele Zero le-au atacat, dar erau mult mai rapide decât s-ar fi putut aştepta cineva şi ştiau într-adevăr cum să folosească această calitate. Unul dintre ele a căzut, dar celelalte au venit. direct deasupra navei Akagi, care era în fruntea laturii din dreapta a careului. Dar şi nava Hiryū se afla în pericol. Oamenii de pe amândouă navele priveau cu răsuflarea tăiată cum cădeau torpilele. Din fericire erau foarte lente. Nava Hiryū, în special, a reuşit să le evite cu uşurinţă: unii dintre marinari au lovit chiar una cu

mitraliera.

Nava Akagi, care era foarte expusă, a avut mai multe greutăţi. La ora 07, 11 comandorul Aoki a întors brusc la dreapta, îndreptând-o spre avioanele care se apropiau. Când primul a lansat bomba, a făcut o întoarcere completă ca să scape de o torpilă la tribord, apoi o altă întoarcere completă ca să scape de o altă torpilă la babord. Toate acestea într-un interval de două minute.

Dar nu se terminase. În timp ce avioanele B-26 se îndepărtau, un tir de mitralieră de la înălţime mică a ciuruit puntea, omorând doi oameni, a scos din funcţiune tunul AA nr. 3, a tăiat antena de transmisie. Şi tocmai când se părea că pericolul trecuse, ultimul bombardier B-26 s-a îndreptat spre puntea de comandă a navei Akagi.

Nimeni nu vedea cum ar fi putut da greş. Amiralul Kusaka credea că s-a terminat cu ei. În timp ce avionul zbura, în mod instinctiv şi-a plecat capul. Dar avionul nu a lovit şi a trecut peste puntea de comandă la foarte mică distanţă, precipitându-se în mare aproape de bordajul din stânga navei. Toţi cei de pe punte au scos un strigăt de uşurare, care însemna acelaşi lucru în orice limbă: „Uff”.

Kusaka, încă ameţit, s-a simţit în mod ciudat mişcat. Credea că numai piloţii japonezi puteau face asemenea lucruri. Nu avea idee cine era acest american atât de temerar, dar acolo, pe puntea de comandă a navei Akagi, s-a rugat în tăcere pentru el.

Pentru ochiul de expert al locotenentului Ogawa, cele petrecute nu dovedeau o 117 practică profesională deosebită. Nu a fost nicio coordonare între avioanele TBI şi bombardierele B-26., torpilele au fost aruncate mult prea departe., toate avioanele au atacat dintr-o singură parte. Nu era de mirare că nu loviseră nimic.

Totuşi atacul realizase mai mult decât ştia Ogawa. Făcuse ca orice îndoială cu privire la oportunitatea unui al doilea atac asupra Midway-ului să dispară. Aceste avioane veneau de acolo – Nagumo era acum pe deplin convins. La

ora 07, 15 amiralul a ordonat pregătirea celui de-al doilea val al atacului. Avioanele torpiloare trebuiau să se încarce cu bombe, bombardierele în picaj trebuiau să înlocuiască bombele perforante cu bombe cu încărcătură explozivă normală. Această schimbare era relativ uşoară pentru navele Hiryū şi Sōryū, care acum puneau la dispoziţie avioanele de bombardament în picaj, dar pentru Akagi şi Kaga însemna o muncă foarte grea. Echipajele au alergat la avioanele torpiloare şi le-au coborât pe puntea hangarelor, unde au început să facă schimbările. Totul se petrecea într-o agitaţie frenetică. Sperau să fie gata înainte de a se întoarce Tomonaga.

Erau în toiul lucrului când s-a primit un mesaj surprinzător de la avionul nr. 4 de pe Tone, care se afla acum în faza intermediară a recunoaşterii sale, la 300 de mile spre est. La 07, 28 a raportat: „Detectat, după cum se pare, 10 nave de suprafaţă inamice, relevment 10°, distanţa 240 de mile de Midway. Drum 150°, viteza peste 20 de noduri”.

Nave de suprafaţă. Aşadar erau tocmai acolo. şi chiar în raza de atac. Dacă Chuichi Nagumo ar fi fost mai mult filosof şi mai puţin amiral, ar fi reflectat asupra jocului destinului care a făcut ca avionul de pe Tone să plece cu o întârziere de o jumătate de oră. Dacă nu ar fi avut dificultăţi de catapultare şi avionul ar fi plecat la timp, ar fi ştiut despre existenţa acestei flote americane înainte ca Tomonaga să ceară un al doilea atac asupra Midway-ului. Atunci nu ar fi fost nicio îndoială în privinţa căii de urmat: atacaţi navele imediat. Dar aşa cum stăteau lucrurile, decizia nu era deloc uşoară. Avioanele torpiloare se aflau acum sub punte pentru a fi încărcate cu bombe.

Amiralul şi-a schimbat planurile cum a putut mai bine. A suspendat al doilea atac asupra insulei Midway, iar la 07, 45 a transmis noi ordine forţei de şoc: „Pregătiţi-vă să întreprindeţi un atac asupra unităţilor flotei inamice. Lăsaţi torpilele pe acele avioane care încă nu le-au

schimbat cu bombe”.

Măsura următoare era în funcţie de ce fel de nave aveau americanii. Mesajul pilotului de pe Tone era foarte vag. „Zece nave de suprafaţă” nu spunea prea mult.

Se aflau oare printre ele şi portavioane? Dacă erau portavioane, acestea trebuiau 118 atacate imediat. Dacă nu, atunci formaţia americană putea să mai aştepte. Mai mult de jumătate din avioanele torpiloare fuseseră încărcate cu bombe; dacă americanii aveau numai crucişătoare şi distrugătoare, amiralul Kusaka credea că era mai bine să se execute al doilea atac asupra Midway-ului şi apoi să se îndrepte asupra navelor. Dar pentru a lua o hotărâre trebuiau să ştie cu ce fel de nave aveau de-a face.

La 07, 47, dintr-odată, Nagumo a transmis avionului de recunoaştere: „Precizaţi ce fel de nave sunt şi păstraţi legătura”.

În ciuda acestei nedumeriri, nu aveau de ce să intre în panică. Dispuneau de forţe suficiente; ceea ce le trebuia într-adevăr era oarecare timp. Le trebuia timp ca să poată reveni la torpile şi la bombe perforante dacă existau portavioane americane în zonă. Timp pentru terminarea înlocuirii cu bombe terestre dacă trebuiau să atace din nou Midway-ul. Timp pentru regruparea navelor împrăştiate de atacurile avioanelor torpiloare inamice, timp pentru alimentarea şi întărirea patrulelor aeriene. De asemenea, le mai trebuia timp pentru recuperarea tuturor avioanelor lui Tomonaga. Şi, mai presus de orice, aveau nevoie de timp să reflecteze şi să planifice lucid, fără prea multe schimbări bruşte şi presiuni neaşteptate.

Nagumo aştepta încă amănunte de la avionul de pe Tone, când la ora 07, 45 unitatea aeriană ele acoperire de pe Sōryū a raportat dintr-odată că „vreo 15 bombardiere în picaj cu un singur motor vin dinspre sud-est”.

Caporalului Eugene Card i se părea că avea în stomac un sloi de gheaţă cu miez de plumb. Dar se consola

că în trei ore avea să se termine într-un fel sau altul. Se simţea totodată bine ştiind că îl are ca pilot pe căpitanul Fleming, un om cu sânge rece. Chiar şi în confuzia care se produsese la Midway, înainte ca VMSB-241 să pornească în misiunea lor de a bombarda portavioanele japoneze, el a tras un pui de somn.

Acum, în sfârşit, o porniseră cu căpitanul Fleming ca navigator pentru cele 16 avioane ZBD conduse de maiorul Henderson. Celelalte aparate din escadrilă – 11 avioane Viudicator – urmau să vină separat, conduse de maiorul Korris. Acestea erau prea încete pentru a putea acţiona odată cu restul aparatelor.

Grupul lui Henderson avea de pe acum destule probleme. Treisprezece din cei şaisprezece piloţi nu pilotaseră niciodată avioane ZBD până cu câteva zile în urmă. Zece dintre ei făceau parte din escadrilă numai de o săptămână, abia sc. 119 cunoşteau şi avuseseră prea puţin timp pentru a se antrena împreună. Ca şi Card, cei mai mulţi dintre mitraliori nu aveau nicio experienţă. Tocmai din cauza lipsei lor de experienţă, maiorul Henderson hotărâse să nu-i bombardeze pe japonezi în picaj, ci din zbor orizontal. Acest bombardament cerea mai puţină abilitate, dar nu mai puţin curaj, căci avioanele erau expuse mai mult timp.

Îndreptându-se spre inamic, se menţineau în formaţie strânsă la o înălţime de 3.000 m cu excepţia lui Henderson. El zbura separat, veghind să rămână în grup, aşa cum păzeşte un câine ciobănesc oile să nu se împrăştie. Card scoase capul afară pentru a vedea mai bine restul avioanelor zburând în forma unei scări uriaşe. Simţindu-se animat de un val de încredere, s-a uitat la avionul locotenentului Al Tweedy şi l-a salutat pe mitraliorul acestuia, sergentul Elza Raymond, făcând un cerc cu degetul mare şi arătătorul. Raymond a surâs şi a răspuns la salut.

În jurul orei 07, 50, locotenentul Daniel Iverson s-a

apropiat de el şi i-a arătat în jos spre stânga. Card s-a uitat, dar nu a văzut nimic. În acel moment s-a auziţi vocea lui Fleming în interfonic: „Suntem în contact cu inamicul; este o navă la ora zece”. Card a privit din noul şi a văzut, într-adevăr, o navă lungă, zveltă, neagră.

Se îndrepta spre Midway în plină viteză.

Avioanele ZBD şi-au continuat drumul; norii erau din ce în ce mai rari. Card vedea tot mai multe nave dintr-acestea lungi, înguste, negre, îndreptându-se în aceeaşi direcţie. Apoi i s-a dezvăluit o privelişte pe care n-avea să o uite niciodată.

Într-un loc unde norii se împrăştiaseră complet şi vizibilitatea era foarte bună a văzut patru portavioane navigând unul lângă altul, iar nu departe un cuirasat cu o suprastructură asemenea unei pagode. În timp ce, fascinat, Card nu-şi lua ochii de la această privelişte, portavioanele s-au întors toate simultan şi au început să lanseze avioanele.

La 07, 55 s-a auzit prin radio vocea calmă a lui Henderson: „Atacăm două portavioane inamice la prova babord”. Avioanele ZBD au început să vireze coborând.

„Iată-le!”, a strigat căpitanul Fleming folosind sistemul de comunicaţie interfonic, când a văzut două dâre de fum pe lângă aripa tribord, apoi un avion de vânătoare a trecut în viteză pe alături, înălţându-se drept în sus. Locotenentul Harold Schlendering, zburând în apropiere, s-a uitat mai mult la ele şi a observat cu mirare curioasele inele de fum alb produse de mitralierele avioanelor Zero.

Când primele schije de şrapnel au lovit avionul său, locotenentul Tom Moor s-a 120 gândit în sinea sa: „Soseşte o bucată din linia ferată supraetajată a Străzii a şasea”.

Aripa stângă a aparatului lui Henderson a început să ardă. El a căutat să facă faţă situaţiei, dar în curând a pierdut controlul aparatului şi după puţin timp a căzut în mare. Ceva mai departe, la dreapta, caporalul Card a văzut fragmente dintr-un alt aparat căzând în apă şi oscilând ca

frunzele purtate de vânt. S-a deschis o paraşută, dar nu a mai avut timp să vadă cine era.

Căpitanul Elmer Glidden a preluat conducerea, îndreptându-se spre o masă de nori care i-ar fi putut asigura o protecţie mai mare în timpul coborârii. Avioanele Zero îl hăituiau, în timp ce mitraliorii de pe avioanele americane răspundeau focului japonez cum puteau mai bine. Caporalul Mefeeley, care zbura împreună cu căpitanul Blain, la un moment dat era atât de tulburat, încât a tras chiar în coada propriului său aparat. Soldatul Charles Huber a constatat că mitraliera sa era defectă, dar locotenentul Moore i-a spus să o îndrepte totuşi împotriva inamicului. Huber a făcut după cum a fost sfătuit şi şi-a jucat rolul atât de bine, încât aparatele japoneze au fost puse la respect şi obligate să păstreze distanţa.

Hued Ramsey, omul din spate al locotenentului Doug Rollow, a încercat un alt şiretlic. El ştia că japonezilor le plăcea să profite de obiceiul americanilor de a arunca peste bord cutiile goale de muniţii. Ori de câte ori un Zero vedea că se aruncă ceva, se apropia repede, deoarece aviatorilor americani le trebuiau cam vreo treizeci de secunde să-şi încarce din nou armele. Ramsey s-a hotărât să joace acest joc. Şi-a încărcat mai întâi mitraliera, apoi a aruncat un bidon gol de bere.

Aşa cum era de aşteptat, un Zero s-a repezit – şi Ramsey a reuşit o lovitură directă de la mică distanţă.

În curând au avut alte neplăceri. Caporalul Card a auzit un „vuf!”. (Suna, aşa cum a spus mai târziu, ca un „vuf” pronunţat de o persoană cu voce normală.) Apoi a auzit din nou şi din nou. După aceea au început să apară rotocoale mari de fum negru. Asta însemna că erau şi în raza focului antiaerian.

Un moment de uşurare când au intrat într-o masă de nori – apoi, când au ieşit în partea cealaltă, au dat de ceva şi mai rău. La altitudinea de 600 în au început să coboare cu atenţie pentru a da lovitura finală. Acum nu mai era

nimeni între ei şi inamic, care se răsucea şi se învârtea acolo jos.

Când au ajuns, în sfârşit, faţă în faţă cu portavioanele japoneze, fiecare a putut să-şi formeze o impresie proprie dintre cele mai vii. Locotenentul Moore a fost foarte impresionat de emblema strălucitoare a Soarelui Răsare de pe puntea 121 de decolare. Locotenentul Rollow rămas impresionat de echipajul care alerga în toate părţile spre a se adăposti. Pe locotenentul Iverson l-a impresionat inelul de foc care încercuia puntea de decolare în timp ce fiecare tun trăgea intens.

Căpitanul Fleming şi-a croit drum cu o rafală a armei sale şi a văzut căzând toţi servanţii unui tun. Caporalul Card, de pe scaunul său din spate, de unde privea spre coada avionului, vedea foarte puţin, dar putea să audă mai mult decât trebuia. Acelui „vuf” al apărării antiaeriene i s-au adăugat acum pocniturile regulate ale armelor portative. ZBD-ul s-a clătinat. „Cineva a aruncat o găleată de buloane în elice”, întreaga carlingă s-a umplut de găuri mici şi o mie de ace l-au înţepat pe Card în glezna dreaptă. Avioanele americane s-au avântat dând drumul la bombe rând pe rând. Rollow la o altitudine de 130 în, Schlendering la 170 în, Fleming la 100. Rămăseseră zece. Coloane de fum şi apă se ridicau mereu, învăluind aproape complet portavioanele. Numai un pilot foarte prudent şi măsurat s-ar fi putut îndoi că a lovit cel puţin în parte ţinta.

Apoi s-au îndepărtat în zbor razant la suprafaţă pentru a îngreuia acţiunea avioanelor Zero şi a tunurilor de pe nave. Coborând încet, până la câţiva metri deasupra mării, locotenentul Rollow a trebuit dintr-odată să facă faţă unor valuri imense de apă care-l loveau drept în faţă. El se îndrepta direct spre bateria principală unui cuirasat japonez. A tras repede manşa înapoi. ZBD-ul s-a ridicat la o altitudine de 700 m în timp ce încerca să folosească din nou cârmele, s-a apropiat un aparat Zero. Americanul s-a

gândit că acesta trebuie să fie sfârşitul, dar nu s-a întâmplat nimic. După cum se părea, din cauza lipsei de muniţii, pilotul i-a făcut doar un semn în treacăt.

Căpitanul Fleming avea să cunoască şi mai multe necazuri, în timp ce recâştiga înălţime după ce lansase bomba. „O altă găleată cu buloane" a lovit elicea. Piciorul stâng al caporalului Card a fost atins într-o parte de ceva tare şi au apărut încă şi mai multe găuri în carlingă. Apoi, pe când avionul revenea la zbor orizontal, Card a reuşit să vadă bine portavionul – „un monstru care se zvârcolea", acoperit cu tunuri cu tragere rapidă, toate ţintind drept în sus; din fiecare se revărsa un jet de flăcări continuu.

Gheaţa din stomac se topise; acum creştea în el mânia. Avionul fusese lovit; el era lovit; nu mai vedea cum ar fi putut scăpa cu viaţă; singura speranţă era doar să ia cu el şi câţiva japonezi.

Căpitan-comandorul Fuchida nu putea să înţeleagă modul în care acţionaseră avioanele americane. Erau prea jos pentru a bombarda în picaj şi prea sus pentru a lansa torpile. Planările lungi ofereau o bună ţintă avioanelor Zero.

În orice caz, americanii nu au avut niciun moment de ezitare. Concentrându-se asupra navei Hiryū spre babord, s-au apropiat unul după altul şi au lansat bombe. Teiichi Makishima, un fotoreporter îmbarcat pe Akagi, urmărea cu spaimă nava Hiryū dispărând într-un nor dens de fum negru. Părea că dispăruse pentru totdeauna, dar în cele din urmă a ieşit din valul de fum. Continua să înainteze cu viteză, prova-i albă strălucind în soare. Cei care priveau de pe Akagi au scos un strigat de uşurare.

Pe Hiryū au fost câteva clipe dramatice atunci când comandorul Tomeo Kaku a încercat să prevină mişcările avioanelor care atacau. La ora 08, 08 nava fusese lovită de patru bombe. La ora 08, 12 o altă bombă care greşise ţinta a explodat aproape de babord. Jos la maşini, aspirantul Hisao Mandai s-a cutremurat când nava a fost zguduită de

o lovitură puternică. Cei care se aflau în partea de sus au fost şi mitraliaţi de la mică distanţă – erau patru morţi şi mai mulţi răniţi.

În timp ce căpitan-comandorul Amagai urmărea de pe Kaga cele ce se petreceau, observatorul de pe nava sa a strigat: „Avioane inamice la pupă!” Avertismentul acesta a venit prea târziu. Trei bombardiere americane – fie o secţie separată, fie avioane care se îndepărtaseră de la obiectivul principal – au coborât în zbor planat spre pupa babord, aruncând trei bombe la o distanţă foarte mică de navă.

Apoi totul s-a terminat. Forţa de şoc japoneză a avut din nou o izbândă: un al treilea atac american a fost respins fără cea mai mică daună. Un rezultat satisfăcător, dar în acel moment amiralul Nagumo era preocupat de alte chestiuni.

El trebuia să ştie ce fel de nave erau acelea pe care le văzuse avionul nr. 4 de pe Tone. În tot timpul atacului american a aşteptat cu nerăbdare un răspuns. La ora 07, 58 avionul de recunoaştere a transmis din nou, dar nu reuşise nici de data aceasta să identifice navele inamice. A raportat doar că au schimbat direcţia de la 150° la 180°.

Întregul stat-major s-a înfuriat. La ce le servea aceasta dacă nu ştiau cu ce fel de nave urmau să aibă de-a face. La ora 08,00 Nagumo, exasperat, a transmis pilotului: „Indică tipul navelor”. Un nou mesaj al avionului de pe Tone spunea: „Inamicul este format din cinci crucişătoare şi cinci distrugătoare”.

Aşadar nu erau portavioane. Toţi cei de pe puntea de comandă au respirat uşuraţi. Căpitan-comandorul Ono de la serviciul secret a spus că ştiuse aceasta 123 tot timpul. Amiralul Kusaka susţinea că acum putea să pornească al doilea atac asupra Midway-ului.

Dar apăruseră noi complicaţii. Cele trei atacuri americane, deşi nu au produs pagube, au provocat însă o perturbare în ordinea de mers a flotei. Acea formaţie ordonată în care înaintau nu mai exista; portavioanele erau

risipite peste tot.

Pentru a le putea apăra eficient erau necesare mai multe avioane de vânătoare.

Deoarece locotenentul Shindo, comandantul patrulei de luptă aeriană, folosise toate rezervele sale, el a început să facă apel la avioanele de vânătoare destinate celui de-al doilea val de atac. Acum nu mai rămânea niciun aparat ca să sprijine un eventual atac.

Desigur, lucrurile puteau fi remediate. Tot ceea ce le trebuia era doar puţin timp pentru a regrupa flota – să adune la un loc acea formaţie compactă asemenea unui careu – apoi încă puţin timp să alimenteze avioanele de vânătoare. Statul-major tocmai discuta toate aceste aspecte, când, la ora 08, 14, tunurile de la tribordul navei Tone au deschis focul, semnalând o nouă ameninţare din ceruri.

„Îi vom ţinti acum”, a spus locotenentul Bill Adams, negustorul de lemne, devenit navigator, în timp ce colonelul Sweeney conducea cele 15 bombardiere ale sale B-17 spre poziţia lui Nagumo. Era ora 07, 32 şi trecuse mai mult de o oră de când fuseseră împiedicaţi de la al doilea atac asupra navelor de transport japoneze pentru a putea lovi în locul lor portavioanele.

Calculele lui Adams nu ar fi putut fi mai exacte. În momentul următor, colonelul Sweeney a arătat în jos prin norii care se risipiseră; acolo, în depărtare, se vedeau dârele albe ale multor nave. Pentru căpitanul Don Kundinger, care pilota unul dintre aparate, era o privelişte surprinzătoare: „o vedere panoramică a celui mai mare număr de nave de suprafaţă pe care vreunul dintre noi le-a văzut cândva – păreau că se întind fără sfârşit de la orizont la orizont”.

Dar care erau portavioanele? Conducând grupul, Sweeney căuta stăruitor.

nu vedea nimic. Totul era atât de greu. Niciunul dintre aceşti piloţi ai armatei nu avea experienţă în ceea ce

priveşte identificarea navelor. Norii împrăştiaţi peste tot făceau încă şi mai grea identificarea. Navele apăreau şi dispăreau mai înainte ca cineva să le poată vedea bine.

Lucrul cel mai important era înălţimea. După câteva atacuri asupra navelor de transport, de la cota de 2.490 în Sweeney îşi dădea seama că oamenii săi nu vor 124 avea scăpare dacă vor face la fel şi cu portavioanele. De aceea acum zburau la o înălţime de 7.000 m – o distanţă respectabilă pentru un ochi neexperimentat ca să poată ţinti ceva.

Dar vedea că japonezii erau ocupaţi. Navele inamice efectuau un fel de manevre de diversiune. Niciun foc antiaerian nu se îndrepta în direcţia lor. A fost necesar să mai scruteze câtva timp distanţa, dar în cele din urmă aviatorii armatei au înţeles. Acolo jos zburau la atac bombardierele maiorului Henderson.

Avioanele B-17 continuau cercetarea. Deodată căpitanul Cecil Faulkner a detectat ceva. Sub câţiva nori străvezii înainta o navă – nu era o navă obişnuită, ci una cu o formă dreptunghiulară, o punte plată, galbenă, cu emblema Soarelui Răsare pictată în mijloc. Apoi a văzut o altă navă asemănătoare., apoi încă două.

Nu încăpea nicio îndoială că erau portavioane.

Nu era timp de pierdut. Sweeney se afla prea mult înainte, ocupat cu explorarea sectorului nord-vest, aşa încât Faulkner a semnalat celorlalte două avioane din secţia sa. Au părăsit formaţia pentru a ataca singure. Între timp şi căpitanul Carl Wuertele descoperise portavioanele şi, de asemenea, căpitanul Paul Payne de pe Yankee Doodle. Acesta l-a avertizat în cele din urmă pe Sweeney, care explora mereu înspre nord-vest. Colonelul i-a spus să înceapă atacul şi s-a grăbit să-i ajungă împreună cu celelalte avioane.

În mod oficial atacul a început la ora 08, 14, dar acţiunea s-a desfăşurat în mod oarecum dezordonat. Cele trei avioane au bombardat mai mult pe cont propriu, iar în

multe cazuri avioanele au atacat individual. Dar entuziasmul a suplinit lipsa de abilitate. În timp ce Hellen Wings îşi descărca bombele, echipajul căpitanului Wuertele ovaţiona triumfător.

Tunurile japoneze au răspuns imediat, şi primele proiectile au explodat chiar la dreapta aparatului lui Sweeney, spărgând fereastra pilotului secund. Aceasta l-a făcut pe pilotul secund locotenentul Wessman să-şi dea seama de ce era necesar să bombardeze de la o înălţime atât de mare. „Din acel moment – şi-a amintit el

— Tuturor ne-a părut rău că ne-am oprit la 7.000 în”.

Apoi au apărut câteva aparate Zero. Trei l-au atacat dintr-odată pe căpitanul Faulkner, i-au ciuruit fuzelajul, i-au scos din funcţiune motorul nr. 4. Altul s-a duelat cu căpitanul Payne, dar nu s-a apropiat suficient ca să se poată angaja într-o luptă adevărată. Piloţii avioanelor Zero au respectat întotdeauna fortăreţele zburătoare B-17 şi nici în ziua aceea nu au făcut excepţie.

Totul s-a redus la o luptă înflăcărată de zece minute, fără pagube serioase.

Singura persoană rănită a fost mitraliorul din coadă al căpitanului Faulkner, care a fost lovit la degetul arătător.

Aviatorii armatei jubilau. Preţul părea într-adevăr mic. Portavioanele păreau distruse. Căpitanul Faulkner credea că grupul său dăduse cel puţin două lovituri; căpitanul Wuertele şi locotenent-colonelul Brooke Allen pretindeau că dăduseră fiecare câte o lovitură. Echipajul colonelului Sweeney nu era mai puţin optimist; erau siguri că toate cele opt bombe ajunseseră la ţintă, iar pupa navei ridicată în sus constituia o dovadă evidentă. Fiind un bun cunoscător al firii omeneşti, Sweeney nu a trecut toate acestea în raportul său oficial, dar avea siguranţa că cel puţin unul dintre portavioane fusese lovit.

Comandorul Aoki urmărea cu spaimă scena de pe puntea navei Akagi. Se ridicau atâtea coloane de apă în jurul navei Sōryū, încât nici nu se mai vedea. Se temea că

fusese scufundată. Şi nava Hiryū întâmpina dificultăţi; apa şi fumul o acopereau. Desigur, toate bateriile antiaeriene trăgeau, dar avioanele B-17 erau prea sus pentru a le putea doborî. Forţa de şoc nu avea altceva de făcut decât să aştepte neputincioasă şi plină de îngrijorare să se întâmple ceva neobişnuit pentru a putea ieşi din această situaţie.

Nimănui nu i s-a părut situaţia mai grea decât aviatorilor care s-au întors după atacul de la Midway. S-a întâmplat să sosească tocmai în acest moment.

Obligaţi să evite navele lor, s-au învârtit fără să poată face ceva, rugându-se în sinea lor ca bombele să nu atingă ţinta. Locotenentul Tomonaga avea o problemă în plus. Din cauza loviturii pe care o primise la Midway în rezervorul de combustibil de sub aripa stângă, rămăsese cu foarte puţină benzină.

Pe la ora 08, 20 pericolul trecuse. Avioanele B-17 plecaseră; Sōryū şi Hiryū au apărut din fum neatinse; avioanele care se învârteau de jur-împrejurul navelor aşteptau semnalul pentru aterizare. Amiralul Nagumo, pe Akagi, avea toate motivele să fie mulţumit. Americanii atacaseră de patru ori şi de patru ori atacurile lor fuseseră respinse. Timp de peste o oră, forţa de şoc a primit tot ceea ce i-a putut da inamicul – şi totuşi navele au rămas intacte.

În momentul acela a sosit un nou mesaj pentru Nagumo din partea avionului nr. 4 de pe Tone, care continua să urmărească forţa expediţionară americană.

„Inamicul pare a fi însoţit de un portavion”.

Aceasta a fost o surpriză pentru toţi. Era ultimul lucru la care s-ar fi aşteptat.

Iniţial, când avionul de pe Tone a semnalat prima dată forţa navală americană, 126 amiralul Kusaka a avut o bănuială că s-ar putea să fie şi un portavion acolo. Dar asta se întâmplase cu 52 de minute în urmă. Desigur că, dacă ar fi fost vorba de un portavion, pilotul l-ar fi văzut imediat;

nu era posibil să treacă neobservată o navă atât de mare. Totuşi, băiatul trimisese mai multe mesaje de atunci fără să pomenească de vreun portavion. Şi iată-l acum dând această ştire. Nu mai putea fi vorba de un al doilea atac asupra Midway-ului. Acum trebuiau să lovească acel portavion. Dar când? Imediat sau după ce încărcau din nou avioanele cu torpile şi bombe perforante pentru al doilea val? Sau era mai bine să aştepte până când aveau să recupereze toate avioanele lui Tomonaga? Sau să realimenteze şi avioanele de vânătoare care constituiau acoperirea aeriană? Sau poate era înţelept să combine toate aceste posibilităţi?

Abia îşi pusese statul-major al lui Nagumo toate aceste întrebări, când iată că lucrurile au luat o nouă întorsătură. Un alt grup de avioane americane, al cincilea în dimineaţa aceea, a fost detectat zburând spre ei.

Locotenentului Ringhlom, care se apropia la o înălţime de 4.000 m cu grupul de 11 aparate Vindicator ale marinei de sub comanda maiorului Norris, totul i se părea ireal. Abia terminase şcoala de pilotaj şi sosise de foarte puţin timp din S.U.A., aşa că îi era greu să creadă că executa într-adevăr un zbor împotriva unui inamic real. Totodată era şi prea lipsit de experienţă ca să-şi dea seama de situaţia dificilă în care se afla în timp ce se pregătea să atace cu avionul său vechi portavioanele Primei forţe de soc japoneze.

Dar ucenicia sa începea abia acum. La ora 08, 17 a detectat navele japoneze prin norii care se risipiseră şi aproape imediat au şi apărut trei avioane Zero.

Păreau că se joacă cu aparatele Vindicator, executând cu dezinvoltură lupinguri verticale chiar în mijlocul formaţiei de avioane americane.

Trecând la acţiune, unul dintre japonezi a tras în avionul locotenentului Daniel Cummings, ultimul din grupul avioanelor americane. Cummings a observat că mitraliorul său nu mai trage şi l-a strigat, dar nu a primit

niciun răspuns. Nici nu putea să mai aştepte vreun răspuns. Soldatul Henry I. Starks din Springfield, Illinois, era de fapt mecanic, şi nu mitralior. Când s-a format această unitate, colonelul Kimes ducea lipsă de mitraliori, iar Starks s-a oferit voluntar. S-a urcat în acea dimineaţă în avionul lui Cummings, dar nu mai trăsese cu mitraliera în zbor niciodată şi nu fusese la bordul unui avion decât de trei ori. Nici nu a avut posibilitatea să înveţe să fie un bun trăgaci sau să ştie măcar să se apere: a murit 127 fără să-şi valorifice curajul.

Deoarece soseau mai multe avioane Zero, maiorul Norris şi-a condus oamenii într-un picaj rapid, spre o masă de nori puţin mai jos. În depărtare se vedea un şir de nave, dar nimeni nu putea să spună ce tip erau. Cufundându-se în nori, Norris a transmis prin radio ordinele sale de atac şi, foarte calm, a spus fiecăruia că drumul spre bază trebuie să fie îndreptat la 140°; sosirea la bază era prevăzută în jurul orei 09,00.

Ieşind din nori la înălţimea de 700 în Norris a văzut un cuirasat şi un crucişător chiar sub aparatul lui. Era şi un portavion la orizont, dar japonezii trăgeau cu toate armele, şi şi-a dat seama că nu-l va putea ajunge. Îndreptându-se în schimb spre cuirasat, a executat un zbor în picaj aproape vertical. Toţi ceilalţi l-au urmat.

Lăsându-se în jos, locotenentul Ringhlom a văzut în fugă surse de lumini portocalii care ţâşneau de pe toată nava. Trasoarele vârstau întinsul apei, aerul era plin de nori de fum negru. Spre marea sa surprindere a văzut nişte găuri rotunde identice, cam de 15 cm diametru, apărând pe fiecare eleron. Un servant de la un tun inamic reglase explozia pentru o altitudine greşită şi proiectilele trecuseră direct prin eleroane fără a exploda.

Unul după altul avioanele americane au dat drumul la bombe de la o înălţime de aproximativ 170 în apoi s-au îndepărtat căutând protecţie şi, pentru mai multă siguranţă, s-au lăsat în zbor razant la suprafaţa apei.

Locotenentul Sumner Whitten s-a trezit dintr-odată între două şiruri de nave japoneze. Toate navele deschiseseră un foc puternic, unele îndreptându-şi bateriile principale spre apă tocmai pentru a forma un zid de apă care ar fi putut răsturna avioanele care zburau la mică altitudine. Mitraliorului său, sergentul Frank Zelnis, i se părea că Whitten zăboveşte pe acolo prea mult – parcă ar fi făcut o plimbare şi avea de admirat cine ştie ce privelişte. În cele din urmă Zelnis i-a strigat: „Ai aruncat bomba, hai să ieşim o dată de aici mai înainte de a fi loviţi”.

Continuându-şi drumul în zbor razant la suprafaţa apei, avioanele americane s-au îndreptat spre bază. Timp de 20 de minute locotenentul Ringhlom s-a menţinut la 15 în deasupra apei. Un aparat Zero l-a urmărit şi a încercat câteva treceri, dar Ringhlom a reuşit să scape. Desigur că a avut noroc, căci nu a făcut uz de nicio tactică deosebită. A zburat în linie dreaptă, tot timpul. Avea acum o oarecare experienţă de luptă, dar era încă prea speriat şi neexperimentat ca pilot ca să privească măcar înapoi.

Comandorul Tamotsu Takama a condus cuirasatul Haruna cu o mare măiestrie. Americanii l-au atacat mereu şi totuşi vechiul cuirasat a reuşit să evite toate bombele. Două bombe care nu nimeriseră ţinta au fost reperate la ora 08, 29, dar ofiţerul cu controlul avariilor, locotenent-comandorul Yoshino, a raportat că ele nu constituiau niciun motiv de îngrijorare.

Pe puntea de comandă a navei Akagi, amiralul Kusaka a simţit din nou o uşurare. Era al cincilea atac american în urma căruia scăpau nevătămaţi. Şi ce varietate de aparate! Avioane torpiloare, bombardiere B-26, B-17, acele aparate curioase care bombardau din zbor orizontal. Şi ca şi cum toate acestea nu ar fi fost suficiente, s-a raportat că şi un submarin se învârtea prin împrejurimi. Lui Kusaka i-a venit atunci în minte Hiruko-Daikokuten, demonul legendar japonez cu trei capete şi şase braţe.

Era greu să te poţi concentra asupra altor probleme, dar un nou mesaj de pe avionul nr. 4 de pe nava Tone a subliniat şi mai mult necesitatea de a elimina acel portavion care se furişa spre est. La ora 08, 30 pilotul de recunoaştere a semnalat alte două crucişătoare puţin mai la vest de navele detectate mai înainte, urmându-le probabil la 20 de mile. Acestea sugerau posibilitatea existenţei unei a doua grupări de nave inamice. Acum cea mai mare parte dintre avioanele din valul al doilea erau echipate cu bombe de uscat; avioanele torpiloare se aflau încă pe puntea de jos. Forţa aeriană a lui Tomonaga aştepta să aterizeze; avioanele de vânătoare stăteau prost cu carburanţii. Ce era mai bine de făcut?

Curând după ora 08, 30, contraamiralul Tamon Yamaguchi de pe Hiryū a semnalat: „Consider că este oportun să se pornească atacul imediat”. Yamaguchi comanda Divizia a doua de portavioane (Sōryū şi Hiryū) şi nu putea să înţeleagă de ce până atunci Nagumo nu acţionase. În locul lui, el ar fi dat imediat un atac cu toate aparatele de zbor. Indiferent dacă aveau sau nu bombele adecvate, dacă aveau sau nu torpile, dacă aveau sau nu avioane de vânătoare pentru escortă, singurul lucru important ora ca ei să atace primii.

Reacţia sa era de prevăzut. Yamaguchi făcea parte din rândul acelor comandanţi tineri energici personificând noul spirit al marinei imperiale.

Selecţionat în mod special de la început, el fusese format cu multă grijă de-a lungul întregii sale cariere, care cuprindea un serviciu la Washington şi cursuri de perfecţionare la o universitate americană (în cazul său Princeton). Unii spuneau chiar că într-o bună zi avea să-i urmeze marelui Yamamoto la comanda flotei combinate. Chiar aşa stând lucrurile, într-o marină rigid-formalistă ca cca. 129 japoneză, însemna a da dovadă de multă independenţă – şi de exasperare – pentru a ajunge să exprimi atât de făţiş nerăbdarea faţă de un superior.

Yamaguchi este gata să ia asupra sa şi acest risc. Transmis prin semnale luminoase de pe Hiryū, mesajul său a fost repede recepţionat de către distrugătorul Nowaki, retransmis pe Akagi. şi apoi comunicat şefului de stat-major, amiralul Kusaka.

Nu, s-a gândit Kusaka, a urma sfatul lui Yamaguchi ar însemna a pierde avioane în mod inutil. A ataca imediat ar însemna a trimite bombardierele singure, pentru că avioanele de vânătoare erau angajate în apărarea port-avioanelor, şi bombardierele fără protecţia avioanelor de vânătoare erau expuse unui dezastru.

Le-au demonstrat-o avioanele americane care au atacat fără escortă în ultima oră şi jumătate.

În loc să se întreprindă o acţiune riscantă, ar fi cu mult mai înţelept să se întârzie puţin şi să se facă treaba bine. Mai întâi trebuia să fie recuperate atât avioanele lui Tomonaga, cât şi avioanele de vânătoare din al doilea val al atacului care fuseseră trimise să combată patrulele aeriene., apoi toate aparatele trebuiau reînarmate şi realimentate. Şi între timp urmau să echipeze din nou bombardierele celui de-al doilea val cu torpile şi cu bombe perforante. Atunci, coordonând bine acţiunile, ar fi putut lansa toate forţele disponibile împotriva formaţiei navale americane. Iată recomandarea pe care Kusaka o făcea amiralului Nagumo.

În cele din urmă, ca de obicei, Nagumo a cerut sfatul căpitan-comandorului Genda. Ce părere avea? Genda era foarte preocupat de avioanele care tocmai se întorseseră de la Midway şi care acum se tot învârteau în jurul portavioanelor.

Trecuseră aproape patru ore de când se aflau în aer şi toate aveau benzina pe terminate. În primul rând se impunea recuperarea acestor avioane, toate celelalte treceau pe planul al doilea, chiar şi noul atac.

Dacă avioanele lui Tomonaga ar cădea în apă cu rezervoarele goale, zeci de piloţi de primă clasă s-ar

pierde, ceea ce ar dăuna nu numai acţiunii contra Midway-ului, ci şi întregului plan de operaţii pentru lunile următoare. Pe de altă parte, recuperarea acestor avioane ar dura numai 30 de minute. Pe urmă s-ar putea lansa al doilea atac, sprijinit de aparatele disponibile în acel moment. Prin urmare şi el era împotriva recomandărilor lui Yamaguchi.

Ca de obicei, când vorbea Genda nu exista nicio obiecţie.

„Iată-ne pornind din nou", a spus râzând căpitan-comandorul Shogo Masuda, 130 ofiţerul cu zborul pe Akagi, când s-a primit ordinul să se elibereze puntea de decolare şi să fie reînarmate avioanele. Pe toate cele patru portavioane, oamenii îmbrăcaţi în cămăşi şi şorturi roiau în jurul avioanelor, descărcând bombele pe care tocmai le încărcaseră. Au apărut din nou cărucioarele cu torpile şi cu bombe perforante care au fost instalate la bord. Nu mai era timp să se urmeze procedeele regulamentare, nici chiar să se ia măsuri de precauţie. Bombele terestre care erau scoase nu le ducea nimeni înapoi la magazie. Pur şi simplu erau date la o parte şi lăsate să zacă pe punte.

Odată punţile de zbor eliberate, cele patru portavioane au pus prova în vânt.

La ora 08, 37 pavilioane semnalizatoare fâlfâiau pe fiecare catarg, anunţând avioanele lui Tomonaga că pot începe aterizarea. Pe nava Hiryū, un bombardier a aterizat clătinându-se pe o singură roată şi pilotul a leşinat în timp ce avionul s-a oprit. Deşi rănit la un picior, de un avion de vânătoare american, locotenentul Hiroharu Kadano a reuşit să se menţină în formaţie, să-şi îndeplinească misiunea şi să se întoarcă.

Un alt bombardier se învârtea în jurul navei Kaga, cu trenul de aterizaj în interior. Echipajul de pe navă fâlfâia steaguri roşii şi făcea tot felul de semne pilotului, dar acesta părea că înţelege cu greu despre ce e vorba. În cele din urmă şi-a dat seama de cele ce se petreceau, a scos

trenul şi a aterizat. Când aparatul s-a oprit, l-au găsit pe subofiţerul Tanaka rănit la cap şi aproape inconştient. Numai un curaj deosebit l-a ajutat să învingă greutăţile şi să se întoarcă la bază.

Şi, bineînţeles, câţiva aviatori nu s-au mai întors: în total 11.

Coborând din aparatul său pe Sōryū, subofiţerul Juzo Mori s-a alăturat celorlalţi piloţi pe puntea de decolare, sub puntea de comandă. Stăteau aproape unul de altul, împărtăşindu-şi impresiile, în timp ce comandantul diviziei, locotenentul Abe, s-a dus să raporteze comandorului Yanagimoto.

Nimeni nu avea timp să asculte. Toţi ofiţerii erau ocupaţi cu pregătirea atacului asupra portavioanelor americane. Raportul cu privire la incursiunea asupra Midway-ului putea să mai aştepte. Pe Sōryū, ofiţerul însărcinat cu zborul i-a spus lui Tatsuya Otawa că ar fi bine să mănânce ceva., căci va fi nevoie de el în curând.

Chiar şi locotenentul Tomonaga, care a comandat întregul atac, şi-a dat seama că era greu să-şi mai prezinte raportul. Îndreptându-se spre puntea de comandă a navei Hiryū împreună cu locotenentul Hashimoto, i-a găsit pe comandorul Kaku şi pe amiralul Yamaguchi absorbiţi în planurile privind noul atac. Neţinând seama 131 că Nagumo nu a fost de acord cu propunerea sa, Yamaguchi încerca acum să încarce din nou cu torpile bombardierele în zbor orizontal de pe Sōryū şi Hiryū, care tocmai se întorseseră de la Midway. Ar fi putut servi ca forţă de întărire pentru un nou atac împotriva forţelor americane.

Nu mai era timp să se asculte rapoartele asupra luptelor. Amiralul a prezentat pe scurt noul proiect lui Tomonaga şi Hashimoto, şi aceştia s-au grăbit să dea dispoziţiile necesare. Sperau să aibă avioanele reînarmate, alimentate şi gata de plecare pentru ora 11,00.

Pe Akagi amiralul Nagumo respira mai uşurat. Formaţia în „careu” se reconstituia din nou şi umbrela de

protecţie aeriană se reducea treptat. Avioanele de vânătoare suplimentare puteau să coboare şi să se realimenteze cu carburanţi şi muniţii, înlocuirea bombelor cu torpile mergea bine. Chikuma trebuia să trimită patru avioane de recunoaştere pentru a înlocui avionul nr. 4 de pe Tone şi astfel inamicul să fie urmărit cu atenţie.

În acelaşi timp, pilotul de pe Tone continua să urmărească formaţiile americane. La ora 08, 55, el a transmis: „Zece avioane torpiloare inamice se îndreaptă spre voi". Dar ştirea nu a produs nicio impresie. Nagumo era prea ocupat cu pregătirea următoarei acţiuni. În acelaşi moment, prin semnale luminoase se transmitea de pe Akagi un mesaj confidenţial din partea amiralului celorlalte nave din gruparea de soc: „După reîntoarcerea avioanelor, porniţi spre nord. Vom stabili contactul cu forţa operativă inamică şi o vom distruge".

Nagumo a transmis un mesaj şi lui Yamamoto, care îl urma cu forţa principală la o distanţă de aproximativ 450 de mile. Condensând transmisiile primite de la avionul de pe Tone într-un singur paragraf simplificat, Na-gumo a raportat: „Forţe inamice, formate din: l portavion, 5 crucişătoare şi 5 distrugătoare, detectate la ora 08,00 relevment 10°, distanţa 240 de mile de AF. Ne îndreptăm spre acestea".

Totul se desfăşura conform planului. Curând după ora 09,00 avioanele lui Tomonaga s-au întors, iar la 09.17 forţa de şoc şi-a schimbat direcţia cu 70° spre nord-est. Pentru a câştiga timp, navele, în loc să manevreze mişcându-se în formaţie, s-au întors spre stânga toate o dată, în aşa fel încât acum Hiryū preceda nava Akagi la dreapta „careului", iar Sōryū preceda nava Kaga la stânga.

Amiralul Nagumo era aproape gata. Navele semnalaseră că totul era în ordine.

Al doilea val se va conforma „organizaţiei" nr. 4: 18 avioane torpiloare de pe Akagi, 27 de pe Kaga, 36 de bombardiere în picaj de pe Hiryū şi Sōryū, 12 avioane de

vânătoare de pe toate navele – câte 3 de pe fiecare. Nagumo ar fi preferat să mai 132 aibă câteva aparate Zero, dar operaţia în întregul ei promitea să fie „atacul aerian pe scară mare” pe care îl dorea. El urma să lanseze avioanele exact la ora 10, 30.

Yamaguchi n-avea decât să se agite cât poftea, dar era mai bine să se mai întârzie puţin şi să se facă lucrurile cum trebuie.

Dintr-odată, la 09, 18, un distrugător de lângă Tone a început să ridice o cortină de fum. Apoi şi Tone a făcut acelaşi lucru. Una după alta navele semnalau apariţia unor avioane. Telegrafele ţăcăneau, cerând intensificarea maximă a efortului de luptă. La orizont, spre est, cam la 20 de mile depărtare, observatorul de pe Chikuma a numărat 16 avioane torpiloare. De fapt erau 15, se înşelase cu unul. Dar greşeala sa putea fi uşor explicată, nu avusese destul timp ca să le numere. Aceste avioane veneau direct spre prima forţă de şoc de portavioane, fără a se despărţi unul de altul şi fără nicio deviere.

— Piloţi, luaţi-vă locurile!

Apropiindu-se de navele japoneze, aspirantul George Gay le-a văzut întorcându-se brusc, scoţând fum, şi s-a gândit că se şi aflau sub atac. Se părea că cele 15 avioane din escadrila 8 de avioane torpiloare erau în întârziere.

De fapt nu întârziaseră de loc. Dar temerile lui Gay erau perfect justificate după o dimineaţă de aşteptare încordată, de false plecări până la decolarea târzie de pe Hornet. Dar şi acestea erau de înţeles, căci comandamentul suprem încă bâjbâia în căutarea unei decizii juste pe baza unor informaţii insuficiente şi imprecise.

Navigând spre sud-vest la ora 06, 30, Forţa operativă 16 nu se baza decât pe acele prime semnalări de contact care deveneau din ce în ce mai rare. Statul-major al lui Spruance avea aparatul de recepţie deschis pe lungimile de undă ale avioanelor PBY, dar nu auziseră nimic de la ora

06, 02. Altă sursă bună de informaţii era Midway-ul, dar pe acesta nu reuşeau să-l prindă. Flota şi baza aveau lungimi de undă cu totul diferite, aşa că nu exista nicio posibilitate să primească rapoarte din partea armatei şi a piloţilor marinei de la Midway. Totul 133 trebuia să fie retransmis prin Pearl Harbor – o soluţie lentă, riscantă şi puţin satisfăcătoare, deoarece Forţa operativă 16 nu putea pune întrebări – interdicţia de a folosi aparatele de transmisie îi constrângea să asculte doar.

Informaţiile din mâna a doua însă sunt mai bune decât nimic, şi, presupunând că japonezii continuau să se apropie de Midway, aşa cum reieşea din ultimele rapoarte, comandorul Miles Browning, şeful de stat-major al lui Spruance, a cerut insistent ca atacul să fie dat la ora 07,00. Browning, moştenit de la Halsey, era un om dificil, pentru a nu spune chiar imposibil, dar în privinţa inteligenţei şi capacităţii sale nu încăpea nicio urmă de îndoială. El calculase că Nagumo avea să fie atunci la 155 de mile depărtare – aproape în limitele razei lor de acţiune.

Aceasta însemna un zbor lung până la obiectiv – fără nicio marjă de siguranţă – dar era foarte important să atace cât mai repede. Cheia reuşitei rămânea surpriza. Japonezii trebuiau atacaţi înainte de a descoperi existenţa forţei navale americane.

Spruance a înţeles imediat. Iniţial, intenţia sa era să atace la ora 09,00. La ora aceea Forţa operativă 16 avea să fie la o distanţă de 100 de mile, ceea ce ar fi fost o măsură de prevedere ca avioanele să poată găsi inamicul, să-l atace şi să se întoarcă la bază. Dar expertul său în acest domeniu era Browning, şi dacă şeful statului-major spunea să atace la ora 07,00, avea să urmeze sfatul lui.

Totuşi era o decizie riscantă. Avioanele de vânătoare aveau o rază de atac de numai 175 de mile, iar avioanele torpiloare nu cu mult mai mult. Ar fi fost puţin timp de manevrare şi încă şi mai puţin pentru corectarea

eventualelor erori de navigaţie. Multe aparate aveau să termine prin a cădea în apă şi se spera că distrugătoarele ar fi putut salva echipajele; dar era un risc pe care trebuia să şi-l asume.

În acelaşi timp, Spruance a luat şi o altă hotărâre, la fel de riscantă: el urma să-i atace pe japonezi cu toate forţele disponibile. Exista tentaţia de a reţine o anumită rezervă, căci rapoartele de contact menţionau că numai două din cele patru portavioane inamice s-ar fi aflat în acel loc. Poate că celelalte stăteau la pândă cine ştie pe unde. Dar serviciul secret al CINCPAC spunea că se aflau toate la un loc şi era important să fie atacate cu forţă. Spruance a hotărât să-şi încerce norocul.

Enterprise urma să atace cu 33 de bombardiere în picaj, 15 avioane torpiloare, 10 avioane de vânătoare; Hornet punea la dispoziţie 35 de avioane în picaj, 15 avioane torpiloare, 10 avioane de vânătoare – toate forţele disponibile. Rămâneau 134 numai câteva avdoane de recunoaştere şi de vânătoare destinate patrulărilor antisubmarine şi acoperirii aeriene a navelor. Şi în acest caz limitele de siguranţă erau minime, dar era un alt risc care trebuia să fie asumat.

Între timp piloţii aşteptau nervoşi în diferitele săli rezervate escadrilelor.

Trecuseră cinci ore de la micul dejun servit cu anticipaţie la ora 01, 30 şi fiecare era în aceeaşi stare de proastă dispoziţie. Nici cele două alarme false care făcuseră ca toţi să alerge pe puntea de decolare pentru ca apoi să li se ordone să se întoarcă înapoi nu-i ajutase prea mult.

Dar în timpul uneia dintre aceste alarme false s-a întâmplat ceva curios. În momentul când urcau pe puntea superioară, membrii patrulei de recunoaştere nr: 6 şi-au strâns mâna. Au fost foarte surprinşi ei înşişi de acest gest, căci în asemenea cazuri era uzuală o dezinvoltură studiată. Dar poate de data aceasta era altfel.

Lucrurile au părut mai normale când ordinul a fost anulat şi s-au întors în sala lor, furioşi pe comandă. Cu prelungirea aşteptării, nervozitatea lor creştea.

Apoi, pe la 06, 45, teleimprimatoarele au început să ţăcănească iarăşi. Din nou toţi şi-au scos creioanele, în timp ce vorbitorii s-au îndreptat spre tablă, unde au scris cu cretă un nou şir de date: poziţia inamicului bazată pe semnalizările de contact de la 06, 02., drum., viteză, punctul unde propriul lor portavion ar putea fi găsit. Piloţii au scris cu atenţie, aplecaţi pe planşetele lor de schiţe, ca nişte şcolari care dădeau un examen de absolvire.

„Eşti gata?”, l-a întrebat un aviator de pe Hornet pe Gus Widhelm, unul dintre cei mai voioşi din echipa de recunoaştere nr. 8. „Da, sunt gata – a răspuns Widhelm.

— Sper că şi japonezii sunt gata”.

Mulţi dintre piloţii de vânătoare de pe Enterprise făceau ultimele pregătiri înainte de plecare: stăteau la coadă în faţa aparatului de răcit apă. Aveau teoria că trebuiau să bea acum pe săturate, căci, dacă ar fi fost doborâţi, ar fi putut rezista astfel mai uşor chinurilor setei.

„Piloţi, luaţi-vă locurile”, s-a auzit prin megafoane, pentru a treia oară în acea dimineaţă, chemarea tradiţională. Pe punţile de decolare ale navelor Enterprise şi Hornet, demaroarele automate au început să geamă, motoarele să duduie şi să zbârnâie; fumul albastru de la eşapamente era împrăştiat de o uşoară briză matinală. Cele două portavioane s-au despărţit. Hornet şi cu escorta respectivă au ieşit din linie, iar grupul cu Enterprise şi-a continuat drumul. Apoi, la ora 07,00, amândouă navele au pus brusc prova în vânt (în dimineaţa aceea vântul suflase 135 slab şi nu din direcţia care trebuia) şi a început lansarea aparatelor.

Avioanele de vânătoare şi bombardierele decolaseră când oamenii din escadrila 8 de avioane torpiloare au părăsit sala de aşteptare, în timp ce îşi încheiau jachetele de zbor, îşi legau centurile de salvare galbene şi îşi trăgeau

căştile, căpitan-comandorul Waldron le dădea ultimele instrucţiuni. Le spunea că, după părerea sa, navele japoneze, de îndată ce vor vedea flota americană, vor schimba direcţia şi nu se vor mai duce la Midway, cum credeau toţi. Aşadar, nu trebuiau să se preocupe de drum: el ştia unde trebuie să meargă. „Urmaţi-mă. Vă voi duce la ei”.

Urcându-se pe scara de pe puntea de decolare, s-a îndreptat către tânărul său navigator, aspirantul Gay, şi i-a recomandat să se ţină după el. Apoi s-a dus pe puntea de comandă pentru a primi ultimele instrucţiuni, oprindu-se în cabina de navigaţie pentru a-l asigura pe prietenul său căpitan-comandorul Frank Akers că va conduce escadrila până la obiectiv. Convorbirea pe care a avut-o cu comandorul Mitscher a fost foarte scurtă, nici unuia neplăcându-i să se piardă în vorbărie. În timp ce comandorul promitea că „va da lovitura”, Mitscher i-a pus cu afecţiune mâna pe umăr.

Avioanele de pe Enterprise începură, de asemenea, să decoleze; planul era să se întâlnească toate deasupra portavionului, apoi să zboare împreună la atac, formând un nucleu coordonat. Primele au decolat avioanele de bombardament în picaj, la ora 07, 06; s-au înălţat, au zburat în cercuri în jurul navei, regrupându-se în formaţii mai numeroase. Asemenea decolări făceau întotdeauna ca inimile aviatorilor să bată mai tare, dar în acelaşi timp le dădeau şi o plăcere ascunsă.

După cum a observat un pilot: „Când decolezi de pe un portavion sunt necesare o mulţime de pregătiri tehnice şi întotdeauna ai spectatori care asistă la aceste manevre, ceea ce înseamnă că începutul fiecărui atac este un vis de glorie devenit realitate. Aş spune că, de fapt, decolarea te face să capeţi o anumită siguranţă şi bravură, care lipsesc, de exemplu, în cazul infanteriei, unde nu există spectatori”.

Rotindu-se în cerc deasupra navei Enterprise,

locotenent-comandorul Wade Meclusky, conducătorul întregului grup de avioane de pe Enterprise, aştepta avioanele sale torpiloare şi aparatele de vânătoare. Trecuseră 15 minute., o jumătate de oră, şi nu se vedea niciun semn. Plin de nerăbdare, observa puntea de decolare, jos în depărtare: „I se părea că nu se mai desfăşura nicio acţiune”. Şi între timp el consuma benzina care era atât de preţioasă, zburând în cerc şi aşteptând.

Întârzierea se datora mai multor motive. Hotărârea lui Spruance de a ataca inamicul cu „toate forţele disponibile” avea rostul ei: pe puntea de decolare puteau fi în acelaşi timp numai jumătate din numărul total al avioanelor. De asemenea, a avut loc şi o schimbare de ultim moment a bombelor pe unele avioane. În plus, unul dintre avioanele torpiloare s-a defectat. Dar mai presus de orice era problema de experienţă. Dacă japonezii aveau o experienţă îndelungată în materie de portavioane, americanii făceau abia primii paşi în această direcţie. Era firesc să se ivească tot felul de incidente în timp ce marina S.U.A. „se antrena pe viu” în acest nou tip de război aeronaval.

La ora 07, 28 a apărut o nouă complicaţie. Radarul lui Spruance a semnalat ceva suspect, apoi şeful transmisiilor telemetrice de pe Enterprise, cu ajutorul telemetrului său puternic, a identificat cu certitudine un hidroavion japonez care zbura jos spre orizontul meridional. Era de prea mult timp acolo pentru a spera că nu-i văzuse. Nu încăpea niciun dubiu: fuseseră descoperiţi.

Posibilitatea de a surprinde inamicul părea acum pierdută, mai ales că numai o jumătate din avioane decolaseră. Totuşi, nu putea fi vorba de anularea operaţiei.

După cum a arătat Miles Browning, japonezii aveau să meargă pe acelaşi drum, cel puţin până când îşi recuperau avioanele care atacaseră Midway. Dar acum, mai importantă ca oricând, era rapiditatea executării operaţiei.

La ora 07, 45 Spruance şi-a dat seama că nu mai putea aştepta. Avioanele de vânătoare şi avioanele torpiloare ale navei Enterprise erau încă pe punte. Lansarea se prelungise destul. Nu avea altceva de făcut decât să renunţe la planul de atac coordonat şi să trimită aparatele care erau gata; restul avioanelor puteau să urmeze într-o a doua etapă. Reflectorul de semnalizări al navei a transmis lui Meclusky: „Porniţi acţiunea încredinţată”.

În timp ce bombardierele în picaj se îndreptau spre sud-vest, escadrila 6 de vânătoare a locotenentului Jim Gray îşi lua zborul. Apoi a urmat escadrila 6 de avioane torpiloare. Rănitul Gene Lindsey s-a îndreptat şchiopătând spre avionul său TBD împrumutat. Pilotul aparatului a trebuit să-l ajute să se urce, dar comandantul era mai hotărât ca oricând să-şi conducă escadrila la atac. Au pornit la ora 08, 06.

Escadrila 8 de avioane torpiloare a lui John Waldron de pe Hornet a decolat cam tot atunci. Pentru George Gay şi ceilalţi recruţi era o experienţă complet nouă. Se întrebau dacă vor izbuti să se înalţe cu acel „cufăraş”, aşa cum botezaseră ei avioanele torpiloare. Nu numai că nu zburaseră până atunci cu 137 avioane torpiloare, dar nici nu văzuseră pe nimeni zburând cu ele. Cu toată teama lor, decolarea s-a dovedit a fi uşoară, iar la ora 08, 06 se îndreptau şi ei spre obiectiv.

Dar aceasta nu însemna că operaţiile de pe Hornet şi Enterprise fuseseră coordonate între ele. Aceasta era o altă artă pe care America trebuia să o înveţe, în acest caz, niciunul din cele două grupuri aeriene nu ştiau ce face celălalt şi cu atât mai puţin ce făceau aparatele de pe Yorktown. Cele două escadrile de avioane torpiloare au decolat într-adevăr la aceeaşi oră, dar în condiţii cu totul diferite.

Escadrila 6 de avioane torpiloare de pe Enterprise fugea după bombardierele sale în picaj, în timp ce

escadrila 8 de avioane torpiloare de pe Hornet, deşi plecase ultima, conducea de fapt grupul respectiv.

Comandorul Mitscher se gândea să trimită înainte avioanele sale torpiloare încete, în timp ce bombardierele şi avioanele de vânătoare, mai rapide, se vor urca mai sus pentru a se regrupa deasupra navei. După aceea puteau să ajungă aparatele mai lente şi să atace împreună. O idee minunată în teorie, dar foarte riscantă. Cu avioanele torpiloare la o altitudine de 300 m şi restul grupului la o altitudine de 6.00 în era foarte uşor să se piardă contactul.

Aşa că acum escadrilele 6 şi 8 de avioane torpiloare zburau fiecare separat, deşi apropiate şi în condiţii similare. Exista o diferenţă în ceea ce priveşte drumul pe care-l urmau. Escadrila 6 de avioane torpiloare – sub comanda meticulosului Gene Lindsey se conforma cu stricteţe ordinelor şi urma drumul de 240° sau, în orice caz, spre sud-vest. Escadrila 8 de avioane torpiloare însă începuse să vireze la dreapta şi se îndrepta mai spre vest. John Waldron – nu prea conformist, ca de obicei – spusese piloţilor săi să nu se gândească la navigaţie şi să-l urmeze, şi, într-adevăr, se comporta întocmai. Altă diferenţă consta în numărul avioanelor.

Escadrila 6 de avioane torpiloare, din care lipsea un TBD, avea acum numai 14 aparate, în timp ce escadrila 8 era completă cu toate cele 15 avioane.

Locotenentul Jim Gray, uitându-se în jos a observat 15 avioane torpiloare regrupându-se şi plecând fără escortă. În calitatea sa de comandant al escadrilei 6 de avioane de vânătoare, avea obligaţia să protejeze escadrila 6 de avioane torpiloare. Neştiind că din acea escadrilă lipsea un avion, a fost sigur că cele 15

TBD-uri pe care le văzuse erau ale sale. El a luat poziţie deasupra acestor avioane şi a continuat să se înalţe.

Toate acestea le stabilise cu locotenentul de marină: Art Ely, ofiţer cu operaţiile al escadrilei 6 de avioane

torpiloare. Cu puţin înainte de decolare au convenit ca 138 Gray să zboare cât mai sus posibil, pentru a proteja nu numai avioanele torpiloare, ci şi avioanele de bombardament în picaj. La urma-urmei, bombardierele au fost acelea care au încasat cel mai mult în bătălia din Marea Coralilor. Aceasta nu însemna însă că avioanele torpiloare vor fi neglijate; în caz de nevoie, Ely va trebui să semnalizeze doar prin radio: „Jim, vino jos”.

În timp ce înainta, Gray a observat o altă escadrilă de torpiloare în urma lui îndreptându-se mai mult spre sud-vest. Pentru câtva timp a încercat să servească de acoperire şi pentru acestea, dar distanţa devenea din ce în ce mai mare. În cele din urmă a renunţat, concentrându-se asupra celor de sub el. Nu şi-a dat seama că celelalte erau tocmai cele 14 aparate din escadrila 6 de avioane torpiloare pe care ar fi trebuit de fapt să le escorteze. Chiar dedesubt, cele 15 avioane torpiloare din escadrila 8 îşi continuau zborul, uitând complet de aparatele de vânătoare de deasupra lor, de navigaţie, de absolut toate, în afară de omul hotărât care le conducea. Waldron dispusese aparatele sale în două formaţii în V; erau şase secţii de câte două aparate şi o secţie de trei aparate în urmă. El, evident, se afla în frunte; aspirantul Gay pilota ultimul aparat, închizând formaţia.

În jurul orei 09,00 Waldron i-a avertizat că erau supravegheaţi. Gay s-a uitat şi a observat un hidroavion japonez care îi urma la distanţă, în cele din urmă a dispărut, iar escadrila 8 şi-a continuat drumul, întrebându-se ce primire le pregătea radioul hidroavionului. Pentru moment nu se vedea nimic la orizont: escadrila era singură între marea albastră pustie şi norii albi împrăştiaţi.

Sus, deasupra norilor, şi puţin mai la sud, cele 35 de bombardiere în picaj şi 10 avioane de vânătoare de pe Hornet au luat-o înaintea lui Waldron, mergând mai departe spre sud-vest. Fie din cauza norilor, fie din cauza direcţiilor deviate, întâlnirea nu a avut loc. Escadrila 8 de

avioane torpiloare şi-a continuat drumul singură.

Cam în acest moment, Waldron şi-a dispus aparatele sale într-o linie lungă de recunoaştere. Era timpul să repereze ceva şi această poziţie putea să le faciliteze sarcina. În curând, deasupra aripii sale din dreapta, Waldron a văzut ridicându-se două coloane de fum dincolo de orizont. A făcut un viraj brusc la dreapta, mişcând aripile pentru ca ceilalţi să-l vadă şi să se regrupeze. La ora 09, 20 s-au lansat în zbor razant deasupra valurilor, îndreptându-se în plină viteză spre paravanul de crucişătoare şi distrugătoare ale lui Nagumo.

„S-a îndreptat direct spre flota japoneză ca şi cum ar fi fost legat de nave cu o sfoară”, spunea mai târziu George Gay. O exagerare uşor de înţeles. Dacă forţele 139 inamice nu erau chiar acolo unde se aştepta Waldron să le găsească, erau totuşi foarte aproape. Dar există limite şi în instinctul unui sioux, şi raţionamentul comandorului nu era chiar foarte precis. Nagumo se întorsese într-adevăr spre nord, dar numai cu un minut sau două înainte de a ajunge acolo Waldron. Motivul pentru care japonezii nu erau în poziţia unde se aştepta să-i repereze statul-major al lui Spruance era altul. Nagumo petrecuse o mare parte din cele două ore precedente manevrând pentru a evita avioanele de la Midway.

În orice caz, Waldron îi găsise, şi în timp ce escadrila 8 de avioane torpiloare se apropia de obiectiv, el a putut distinge trei portavioane care făceau deja manevre de diversiune. Fixându-se asupra celui din stânga, care naviga cel mai la sud dintre cele trei, Waldron a pornit la atac. Portavionul a răspuns printr-o perdea de tir antiaerian. Atunci Waldron s-a îndreptat spre portavionul din centru, care era mai mic, dar părea mai uşor de atins.

Celelalte avioane torpiloare l-au urmat: Grant Teats, negustorul de lemne., Harold Ellison, agentul de asigurări., Bill Evans, intelectualul metodist. toţi. O mână de diletanţi care nu au avut niciun moment de ezitare, dar calea era

lungă

— Portavionul se afla încă la o distanţă de 9 mile.

Dintr-odată zece, douăzeci, o puzderie de aparate Zero s-au repezit asupra lor de undeva de sus. Aceste avioane de vânătoare îşi cunoşteau meseria: s-au concentrat asupra avioanelor din fruntea escadrilei. Primul Zero a lovit un TBD din extrema stângă. Waldron l-a întrebat prin radio pe omul său din spate, Horace Dobbs, dacă era „al nostru sau al lor”. Gay, care urmărea cu atenţie scena din poziţia sa din coadă, a intervenit în circuit pentru a spune că era un TBD.

Escadrila 8 de torpiloare şi-a continuat drumul în timp ce aparatele Zero se repezeau mereu asupra lor. Mitraliorii din spate făceau tot ce puteau pentru a răspunde tirului, dar nici mitralierele noi, jumelate nu puteau să ţină piept japonezilor. Avioanele Zero erau prea rapide, iar TBD-urile prea încete. Waldron a încercat să intre în legătură cu căpitan-comandorul Stanhope Ring, care conducea restul aparatelor de pe Hornet: „Stanhope, aici Johnny unu, răspunde”. Dar nu a primit niciun răspuns.

Japonezii atacau într-una; aparatele americane cădeau unul după altul.

Waldron avea totuşi satisfacţia că putea să continue atacul şi să ia inamicul de gât. Era tocmai ceea ce ţintise de-a lungul acelor luni de pregătire, de studii psihologice, era scopul întregii sale vieţi. Iar acum, când marele moment venise, se putea distinge un suflu de entuziasm în toate frazele sale întrerupte pe care le 140 transmitea prin radio: „Fiţi atenţi la acele avioane de vânătoare. Priviţi un aparat prăbuşit în apă! Cum merge Dobbs? Atacaţi imediat. Aş da un milion să ştiu cine a făcut asta”.

Apoi a fost lovit şi el. O vâlvătaie – o imagine rapidă a comandantului stând în picioare în cabina în flăcări – şi totul s-a terminat. I-a urmat un altul şi apoi un altul. Scena era mereu aceeaşi: o vâlvătaie, o răbufnire de fum şi apă.

rămăşiţele aparatelor învârtindu-se în urmă. Privind avioanele care se prăbuşeau în aceste prime bătălii, tinerii americani se gândeau adesea la vechile filme de război pe care le văzuseră. Numai că tot ce vedeau acum nu era de loc asemenea vechilor filme.

George Gay îşi aducea aminte de timpul când era copil şi arunca coji de portocală dintr-o barcă cu motor.

În curând nu au mai rămas decât trei TBD-uri – Gay şi încă doi. În clipa următoare, ceilalţi doi au fost doborâţi şi a rămas numai Gay, cu avionul ciuruit de proiectile, care loveau în spatele cuirasat al scaunului său. Mitraliorul Bob Huntington fusese lovit, iar Gay simţi o durere ascuţită deasupra cotului stâng.

Eliberându-se de mâneca ruptă, a văzut că era un proiectil care ricoşase şi l-a putut extrage uşor. Neştiind ce să facă cu el, l-a pus în gură.

Era de necrezut, dar avionul continua să zboare. Gay era acum în apropierea distrugătoarelor şi se îndrepta direct spre portavion. Venea din dreapta şi, pe măsură ce se apropia, a văzut cum nava se întorcea repede spre el în speranţa că-i va oferi o ţintă mai mică. Instinctiv (sau, mai precis, datorită tuturor acelor lecţii teoretice) Gay a luat-o spre dreapta, a trecut peste prova navei şi s-a îndreptat spre stânga. Acum se apropia de babord.

Toate tunurile navei trăgeau. Atmosfera de jur-împrejur era neagră din cauza focului antiaerian, dar Gay continua să înainteze.

La 800 m a apăsat butonul pentru a da drumul torpilei. Nu s-a întâmplat însă nimic – circuitul electric fusese de mult distrus. Nu putea să se servească de mâna stângă, aşa că a strâns manşa între genunchi şi a folosit sistemul de lansare manual al torpilei. A simţit cu bucurie cum avionul se ridica: „cufăraşul” o luase din loc.

Acum trebuia să o şteargă. Era mult prea aproape ca să încerce un viraj.

Tunurile ar fi tras drept în aparat. Aşa că a făcut

singurul lucru pe care-l putea face: a continuat să înainteze.

Zburând „drept de-a lungul ţevii” unei mitraliere grele automate plasate la provă, a făcut un salt deasupra punţii de zbor, apoi un viraj şi a zburat jos, de la 141 pupa navei de-a lungul bordajului din dreapta. Când a trecut pe lângă grupul de suprastructuri de sub puntea de comandă, a fost un moment de panică pe navă.

„L-am văzut pe comandorul japonez care sărea în sus şi în jos urlând ca un nebun”.

Zburând peste partea din spate a punţii de decolare, a întrezărit o priveliţte care l-a făcut să regrete că nu are la îndemână o mitralieră. Puntea era plină de avioane, evident în faza de înarmare şi alimentare. Furtunuri pentru benzină erau împrăştiate peste tot şi câteva proiectile incendiare ar fi putut dezlănţui un adevărat iad.

Timp de o fracţiune de secundă a simţit un impuls să se lase să cadă în mijlocul acelei confuzii, dar apoi a hotărât că nu era cazul să meargă chiar până acolo. Aparatul continua să zboare; el se simţea destul de bine. Poate că va reuşi să scape de aceasta şi se va întoarce din nou altă dată să-i lovească. S-a lăsat până aproape de apă şi s-a îndreptat spre pupa portavionului.

Dar avioanele Zero nu erau dispuse să-l lase să le scape a doua oară. Un şir întreg s-a revărsat de sus, al doilea sau al treilea l-au prins. O grenadă explozibilă i-a distrus cârma de control din stânga, arzându-l la picior. Nimic nu mai funcţiona, şi Gay a căzut în ocean. Fusese doborât şi cel de-al 15-lea şi ultimul avion torpilor din escadrila 8.

Sus, în înaltul cerului, locotenentul Jim Gray a avut o dimineaţă relativ liniştită. Escadrila 6 de vânătoare a urmărit fără prea multe greutăţi cea mai mare parte din drum cele 15 avioane torpiloare. Ca cei mai mulţi piloţi de vânătoare, a lăsat stabilirea direcţiei pe seama avioanelor pe care le escorta. La urma-urmei aveau un om care se

ocupa în mod special de aceasta. Aşa că acum nu făcea altceva decât „să urmeze curentul”, fiind mereu convins că era vorba de escadrila 6 de avioane torpiloare.

Când s-a apropiat momentul în care trebuia să-i repereze pe japonezi, Gray a început să se preocupe de avioanele Zero. Avea să fie greu să apere atât bombardierele în picaj ale lui Meclusky (când vor apărea), cât şi avioanele torpiloare, departe acolo jos. Apoi, ca şi cum ar fi primit un răspuns la o rugăciune, a văzut un strat gros de nori jos, în faţa lui. Era perfect. Avioanele torpiloare puteau să se folosească de aceşti nori ca de un paravan de protecţie, aşa cum au făcut în bătălia din Marea Coralilor, iar el se putea concentra să apere partea de sus din cer, unde operau bombardierele. Dacă ceva nu va fi în regulă cu escadrila 6, aceasta va semnala, aşa cum au convenit mai dinainte, şi atunci va 142 coborî imediat jos.

Curând după ora 09,00 cele 15 avioane torpiloare au dispărut sub nori şi Gray nu le-a mai văzut. Dar era uşor de imaginat că au stabilit contactul cu inamicul, căci curând după aceea el a văzut dârele albe lăsate de avioanele japoneze dincolo de stratul de nori. Escadrila de vânătoare a început să zboare în cercuri sus, pândind avioanele Zero, întrebându-se unde e Meclusky şi întrezărind din când în când navele acolo jos. „Atacul avioanelor torpiloare se vede că merge bine, căci nimeni nu a pronunţat cuvintele magice: «Jim, vino jos»”.

Când avionul TBD al aspirantului Gay a căzut în apă, aripa dreaptă s-a rupt şi atunci capota cabinei pilotului, ca urmare a şocului, s-a închis. Aparatul a început să se umple de apă. Gay încerca desperat să deschidă capota. Era îngrozit.

Japonezii erau una, înecul era altceva.

În cele din urmă a reuşit s-o deschidă. Căţărându-se să iasă afară, gândurile i s-au îndreptat către mitraliorul din spate, Bob Huntington – nu mai ştia nimic despre el de

când îi spusese că a fost rănit. Aparatul se scufunda repede, dar Gay a coborât, încercând să-şi scoată afară tovarăşul. Epava se scufunda prea repede.

Gay şi-a umflat centura de salvare şi s-a uitat de jur-împrejur. Barca de cauciuc a avionului a venit la suprafaţă, dezumflată şi în husă, apoi a apărut perna neagră pe care Huntington îngenunchea când lucra. Gay a vârât barca sub braţ şi apoi, amintindu-şi de tot ceea ce se vorbea despre avioanele Zero şi despre obiceiul lor de a mitralia piloţii purtaţi de valuri, şi-a pus perna pe cap, ţinându-se cât mai jos posibil. Din acest post neobişnuit de observaţie s-a aşezat ca la teatru în fotoliul de orchestră să asiste la spectacolul primei forţe de şoc a portavioanelor în acţiune.

La ora 09, 36 Akagi a ordonat încetarea focului; avioanele de vânătoare doborau ultimul avion torpilor american. Atacul îi speriase pe cei de pe Sōryū foarte tare, dar numai atât. Pentru ochiul critic al experţilor japonezi, tactica americană era foarte primitivă. În mod cu totul surprinzător, avioanele torpiloare nu erau escortate de avioane de vânătoare, nu erau împărţite în grupuri ca să atace din diferite direcţii, aşa cum învăţaseră japonezii. Au rămas în mod prostesc într-un singur grup compact, aruncându-se asupra navei Sōryū. Aşa cum atacau, toate aparatele la un loc, puteau fi uşor doborâte. Torpilele lor (oamenii de pe Sōryū aveau impresia că văzuseră patru) au trecut pe lângă portavion fără să-i producă nicio avarie.

Şi astfel şi al şaselea atac american fusese respins.

Dar nu era acum momentul pentru autofelicitări: la 09, 38 exact două minute după ce Akagi ordonase încetarea locului – o nouă formaţie inamică de 14 avioane torpiloare fusese văzută înaintând dinspre sud.

Fumul, dârele îndepărtate erau mai la nord decât se aşteptase Gene Lindsey.

Din fericire, escadrila 6 de avioane torpiloare zbura la o altitudine de vreo 500 în: sub nori, dar totuşi destul de sus ca să-şi dea seama de acele semne revelatoare de la o

depărtare de 30 de mile.

Lindsey a semnalat, şi cele 14 avioane au făcut un amplu viraj la dreapta, pentru a se apropia de obiectiv dinspre sud. În acel moment japonezii se îndreptau spre vest, şi formaţia lor era foarte împrăştiată; se părea că erau sau fuseseră sub un atac puternic de avioane torpiloare.

Dar unde erau toate aparatele de pe Enterprise? Aparatele de vânătoare ale lui Jim Gray ar fi trebuit să fie în apropiere, dar nimeni nu le văzuse. Iar dispariţia bombardierelor în picaj ale lui Wade Meclusky era încă şi mai surprinzătoare.

Acestea decolaseră primele, erau mai rapide şi ar fi trebuit să fie aici în aşteptare.

Dar nu se zăreau nicăieri. Gene Lindsey nu avea destulă benzină ca să aştepte şi s-a decis să atace singur.

Alegând portavionul care se afla la cea mai mică distanţă, a început, în jurul orei 09, 40, să se apropie de aceştia. Se afla într-o poziţie optimă faţă de obiectiv, în stânga provei şi la o depărtare de 20 de mile. Şi-a împărţit avioanele în două grupuri de câte şapte, sperând să poată ataca nava pe ambele părţi.

Uitase însă un singur lucru: avioanele sale erau TBD-uri. Putea foarte bine să scrie în manuale că atingeau o viteză de 134 de noduri; în realitate ele nu depăşeau 100. Dat fiind că portavioanele mergeau cu 25 – 30 de noduri, le trebuia mult timp ca să le ajungă, cu atât mai mult cu cât comandantul japonez a manevrat foarte abil, astfel ca să prezinte mereu pupa spre avioane, forţându-le să descrie un arc cât mai amplu pentru a putea lansa torpilele dinspre provă. De altfel, avioanele nu puteau proceda în alt mod, pentru că o navă care naviga cu o viteză de 30 de noduri ar fi putut uşor evita o torpilă lansată sub un alt unghi cu o viteză de 33 de noduri, în consecinţă, zborul de apropiere a durat douăzeci de minute.

Avioanele Zero au profitat de acest timp. La circa 15

mile depărtare de nave s-au năpustit asupra escadrilei 6, douăzeci şi cinci dintr-odată, fără să le lase 144 măcar o clipă de răgaz. Mitraliorii trăgeau cât puteau mai bine; piloţii s-au ghemuit în scaune, încrezându-se doar în norocul lor. Nu puteau să scape de cei care îi atacau, nu puteau să facă nicio manevră, nu puteau să schimbe direcţia fără să compromită reuşita acţiunii. Pablo Riley. Tom Eversele. şi chiar Gene Lindsey s-au prăbuşit unul după altul în spirale de flăcări. Au mai fost doborâţi şi alţii, dar restul continua să se apropie încet, foarte încet de prova portavionului care se învârtea.

Şi bateriile antiaeriene deschiseseră focul, administrând avioanelor 15 minute de foc susţinut. Ca de obicei, pagubele pricinuite au fost mici, dar au avut un efect neplăcut. Avioanele au fost constrânse să se îndepărteze puţin, făcând ca parcursul să fie încă şi mai lung.

Avioanele torpiloare nu au reuşit de loc să ajungă într-o poziţie de lansare convenabilă, dar asta nu i-a oprit totuşi să nu încerce. La 09, 58, TBD-urile care mai rămăseseră au făcut un viraj şi s-au lansat cu cea mai mare viteză asupra părţii din stânga a portavionului. Marea navă – mult timp văzută numai de departe – a apărut dintr-odată nemaipomenit de aproape. Locotenentul Ed Laub a putut să vadă chiar avioanele pe puntea de decolare. un minut mai târziu a văzut şi elicele învârtindu-se.

Era destul de aproape. La 500 – 800 în a dat drumul torpilei, a simţit aparatul ridicându-se şi s-a grăbit să se salveze. Alte trei avioane TBD au făcut la fel.

Restul escadrilei nu mai exista.

Puţin după ora 10,00 totul se terminase. Timp de mai mult de 20 de minute, oamenii din escadrila 6 de avioane torpiloare s-au măsurat cu întreaga forţă de şoc japoneză. Semnalul pentru ajutor mai dinainte stabilit: „Jim, vino jos” nu a fost folosit. Poate a fost transmis, dar nu a fost niciodată primit; poate că Art Ely fusese doborât prea

curând; sau Gene Lindsey nu cunoştea semnalul; sau poate că în tot timpul zborului nu a văzut nici urmă din escadrila 6 de vânătoare şi a presupus că nu era nimeni sus.

Sus, deasupra norilor împrăştiaţi, la o altitudine de aproximativ 7.000 în escadrila 6 de vânătoare continua să se învârtească în cerc cu nervozitate. Nici urmă de avioane torpiloare, dar, dacă ar fi avut nevoie de ajutor, l-ar fi cerut. În acelaşi timp, Jim Gray era din ce în ce mai îngrijorat din cauza bombardierelor în picaj ale lui Meclusky. Oricum, unde naiba puteau fi? A făcut un viraj spre sud; nimic. A încercat câteva apeluri prin radio; niciun răspuns.

Şi-a aruncat ochii la indicatorul de benzină – şi dintr-odată s-a speriat. Era 145 sub nivelul la care ar fi trebuit să fie după două ore de zbor. Asta însemna că nu ar fi fost în stare să facă nimic, chiar dacă ar fi apărut bombardierele în picaj. Nu mai aveau benzina necesară ca să poată lupta cu avioanele Zero.

La 09, 52 Gray a încercat din nou să ia legătura cu Meclusky. A raportat că se afla deasupra obiectivului, dar nu mai avea benzină suficientă şi în curând era obligat să se întoarcă pe navă. Nu a primit niciun răspuns. La ora 10,00 a încercat din nou, de data aceasta rezumând situaţia aşa cum îi apărea: flota inamică avea opt distrugătoare, două cuirasate, două portavioane. direcţia nord. fără patrule de vânătoare. Din nou niciun răspuns. Benzina era acum aproape pe terminate. Poate că ar trebui să mitralieze portavionul japonez pe care îl vedea printre nori. Pe de altă parte, o manevră de acest fel l-ar sili să coboare prea jos pentru a se mai putea întoarce pe Enterprise folosind sistemul de ghidare al navei. Chibzuind bine, rezultatele unei mitralieri nu meritau riscul de a rămâne fără benzină. Aşa cum spusese odată amiralul Halsey, prima grijă a unui aviator de pe un avion de vânătoare era să protejeze flota.

Gray şi-a dat seama că lucrul cel mai înţelept pe

care-l putea face era să se întoarcă pentru a se aproviziona cu mai multă benzină. Câteva minute după ora 10,00 – exact când escadrila 6 de avioane torpiloare dădea ultimul său atac solitar împotriva primei forţe de şoc de portavioane – escadrila 6 de vânătoare se întorcea acasă.

A fost necesară toată abilitatea comandorului Okada pentru a manevra nava Kaga astfel încât să prezinte tot timpul noului grup de avioane americane numai pupa. La un moment dat a trebuit să cârmească brusc la stânga pentru a evita unele torpile care erau pe punctul de a lovi partea dreaptă, apoi să întoarcă brusc cârma la dreapta pentru a evita altele care erau gata să lovească partea stângă a navei.

Şi a reuşit. La ora 10,00 totul părea a fi sub control, iar forţa de şoc se grăbea spre nord-est cu viteza de 24 de noduri. Amiralul Nagumo avea mereu intenţia să atace portavionul american şi la ora 10, 30 venise timpul să se apropie de inamic.

Nagumo i-a trimis un nou mesaj amiralului Yamamoto, trecând în revistă evenimentele dimineţii. Apoi a dat un scurt raport privind atacul de la Midway şi atacurile fără importanţă ale americanilor împotriva sa cu avioane având baza pe uscat. A spus din nou că a fost descoperită o forţă operativă americană având şi un portavion. „După ce o vom distruge – a raportat el – ne propunem să reluăm 146 atacul asupra AF”.

Nu a mai menţionat atacul celor două TBD-uri, deoarece presupunea probabil că acestea erau de asemenea cu bază terestră. La urma-urmei, ce importanţă avea? Respinsese şapte atacuri americane distincte. Amiralul Nagumo era mai mult decât mulţumit.

Aspirantul Thomas Wood începuse să-şi dea seama că s-ar putea să fie obligat să-şi retragă acele cuvinte imprudente. Se lăudase că avea să scufunde personal nava Akagi, dar cele 35 de bombardiere în picaj şi 10 avioane de vânătoare de pe Hornet căutau de o oră, şi toţi aveau din

ce în ce mai mult impresia că nu vor fi în stare să-i găsească pe japonezi, cu atât mai puţin să scufunde nava-amiral.

Totul era foarte ciudat. Căpitan-comandorul Stan Ring condusese avioanele sale aşa cum i se indicase – 239°, 155 de mile – dar totul s-a soldat cu un eşec.

Mai întâi nu s-au întâlnit cu escadrila 8 de avioane torpiloare când au plecat.

Apoi, când au ajuns la punctul de interceptare pe la ora 09, 30, nu se vedea nicio navă.

Şi totuşi trebuiau să fie pe undeva. Dacă ar fi schimbat dintr-odată direcţia, cum se întâmpla adesea cu portavioanele, s-ar fi putut afla la dreapta, spre nord.

Sau poate erau la stânga? Să fi trecut oare de punctul de interceptare şi să se afle între avioanele de pe Hornet şi Midway? Era o ipoteză puţin probabilă, dar îi preocupa foarte mult. Scopul bătăliei rămânea apărarea bazei. Stan Ring a făcut un viraj la stânga şi apoi s-a îndreptat spre sud. Escadrilele 8 de recunoaştere, 8 de vânătoare şi 8 de bombardiere l-au urmat.

Când au ajuns la Kure – minuscul atol la o depărtare de 60 de mile vest de Midway – era limpede că nu se afla pe acolo nici urmă de japonezi. Dar, pentru că apucaseră în acea direcţie, nu aveau altceva de făcut decât să o urmeze. S-au învârtit puţin împrejur, sperând că aparatele lor de radio complet tăcute vor transmite vreo indicaţie folositoare, în timp ce benzina scădea şi mai mult.

În cele din urmă Ring a hotărât că era inutil să mai aştepte. Trebuia să se reîntoarcă pe Hornet. Acolo puteau să se alimenteze şi să o pornească din nou.

Grupul s-a desfăcut şi fiecare escadrilă s-a întors înapoi pe cont propriu. Altora le va reveni sarcina să-l oprească pe Nagumo în acea dimineaţă.

Aspirantul Bill Pittman era din ce în ce mai îngrijorat. Bombardierele în picaj de pe Enterprise erau plecate de mai mult de două ore şi încă nu se zărea nici urmă de

japonezi. Indicatorul de benzină era la jumătate şi totuşi Wade Meclusky 147 continua să-i poarte „deasupra întregului Pacific”.

Pittman, un tânăr pilot din escadrila 6 de recunoaştere, zbura alături de Meclusky. Dick Jaccard zbura în partea cealaltă. În spatele acestora trei veneau celelalte 28 de aparate ZBD din escadrila 6 de recunoaştere şi din escadrila 6 de bombardiere, zburând la nivele diferite. Se aflau acolo toate aparatele, cu excepţia a doua care fuseseră nevoite să iasă din formaţie din cauza unor defecţiuni la motor. Iar acum se părea că avea să vină rândul lui Tony Schneider: motorul lui fumega din plin, având un consum imens de benzină. Cu toate acestea, pilotul s-a menţinut perfect în formaţie, ca şi cum ar fi avut carburant la discreţie.

Aspirantul Pittman îşi închipuia că erau aproape la capătul razei lor de acţiune. I-a aruncat o privire lui Dick Jaccard, care de asemenea se întreba când

— Sau dacă – „bătrânul” avea de gând să se întoarcă.

Wade Meclusky a zburat mai departe, fiind sigur că nu calculase greşit, întrebându-se însă, cum era şi firesc, de ce nu avusese niciun rezultat bun.

Urmaşe cu rigurozitate instrucţiunile – drum 240°, distanţa 155 de mile – dar când au ajuns la punctul de interceptare, la ora 09, 20, marea era pustie. Nu se zărea nicio navă. Atunci şi-a verificat din nou instrucţiunile de navigare: totul era în regulă.

Nu putea pune aceasta nici măcar pe seama vremii. Ziua era minunată. Câţiva nori jos – desigur nimic nu ar fi putut ascunde întreaga flotă japoneză. Tot timpul s-a uitat prin binoclu; n-aveau cum să-i scape navele.

Totuşi trebuiau să fie pe undeva. Să fi fost oare la stânga, între el şi Midway?

Nu, considerând că ar fi avut o viteză de 25 de noduri, Meclusky era sigur că nu trecuseră încă. Atunci ar fi trebuit să fie la dreapta sa, spre est sau vest, ori, mai

probabil, pe drumul de întoarcere.

A hotărât să întreprindă o acţiune de recunoaştere în „cutie închisă”, zburând deasupra zonei din dreapta sa cât putea mai mult. Mai întâi s-a îndreptat spre sud-vest timp de vreo 15 minute. Ceilalţi piloţi l-au urmat cu supunere, întrebându-se în sinea lor ce avea de gând comandantul. Tăcerea radioului îi făcea să dea frâu liber imaginaţiei.

După 35 de mile încă nu se zărea nici urmă de japonezi. Meclusky era convins că nu se putea să se afle mai departe în direcţia aceea. Astfel că a virat la dreapta spre nord-vest şi a început să zboare în sensul invers direcţiei lui Nagumo. Toate avioanele din escadrilă au virat după el, piloţii fiind din ce în ce mai uimiţi.

Cât de departe putea să meargă? – iată problema principală care îl preocupa 148 acum pe Meclusky. Aparatele zburau de mult timp. S-au înălţat până la o altitudine de 7.000 m cu încărcătură mare. Probabil că piloţii mai puţin experimentaţi consumau mai multă benzină decât el, dar şi el consuma destul. S-a hotărât să zboare spre nord-vest până la ora 10,00, apoi să vireze spre nord-est înainte de a lua hotărârea să renunţe definitiv şi cu părere de rău la urmărire şi să se întoarcă pe Enterprise.

Cele 31 de aparate şi-au continuat zborul. Nu se vedea nimic nici la stânga, nici la dreapta. Indicatorul de benzină al lui Tony Schneider arăta că rezervorul era aproape gol.

În timp ce bombardierele în picaj de pe Hornet şi Enterprise căutau mereu, amiralul Fletcher de pe nava Yorktown nu stătea degeaba. Trimisese Forţa operativă 16 înainte şi şi-a recuperat avioanele care fuseseră în recunoaştere spre nord. Dar la ora 06, 45 toate aparatele s-au reîntors pe Yorktown, care naviga cu toată viteza în urma navelor Enterprise şi Hornet.

Preocuparea lui Fletcher era cum ar fi putut să sprijine mai bine cele două portavioane. Trebuia oare şi el

să lanseze toate forţele disponibile împotriva aceluiaşi obiectiv? Sau era mai bine să păstreze unele rezerve? Faptul că avioanele PBY reperaseră numai două portavioane inamice îl pusese pe gânduri.

Ar fi trebuit să fie patru; asta însemna că celelalte două se aflau în altă parte.

Avioanele de pe Yorktown erau singurele pe care le avea la dispoziţie pentru un nou atac. S-a hotărât să aştepte puţin, în speranţa că situaţia se va clarifica.

Dar aşteptarea a fost inutilă. Nu s-au primit informaţii suplimentare de la avioanele PBY, şi chiar dacă cineva trimitea rapoarte, acestea nu erau recepţionate de nava sa. În jurul orei 07,00 s-a aflat că navele Enterprise şi Hornet îşi lansau avioanele; piloţii de pe Yorktown deveneau din ce în ce mai nerăbdători.

Comandanţii escadrilei s-au adunat pentru a avea o ultimă discuţie. Au trecut în revistă felul în care ar trebui să se desfăşoare atacul oriunde şi oricând s-ar produce. Era necesară o acţiune coordonată: escadrila 3 de vânătoare trebuia să atace prima, mitraliind inamicul, apoi venea rândul escadrilei 3 de bombardiere, al escadrilei 5 de recunoaştere şi, în sfârşit, al escadrilei 3 de avioane torpiloare. Se spera că primele aparate vor putea avaria obiectivul suficient pentru a permite avioanelor torpiloare lente să-şi îndeplinească misiunea. În ceea ce priveşte plecarea, aceasta depindea de locotenent-comandorul Thach, pentru că avioanele sale de vânătoare aveau o rază de acţiune mică. Thach a declarat că era gata să plece de la o distanţă de 175 de mile, dar Leslie a considerat-o mult prea mare. Nu 149 mai rămânea practic nicio margine de siguranţă.

Pentru a face o economie cât mai mare de combustibil, comandantul grupului aerian de pe Yorktown, Oscar Pederson, a sugerat un aranjament oarecum asemănător celui de pe Hornet. El a propus ca escadrilele să se întâlnească de-a lungul traseului. Avioanele

torpiloare trebuiau să plece primele, celelalte aveau să le ajungă din urmă.

S-a luat apoi în discuţie punctul de interceptare. În conformitate cu ultimul semnal de contact, Nagumo mergea drept în direcţia vântului spre Midway. Acest drum era ideal pentru operaţiile aeriene şi probabil că aveau să-l urmeze cât mai mult timp posibil. Semnalul de contact era însă mai vechi, iar conducătorul operaţiilor aeriene de pe Yorktown, căpitan-comandorul Muri Arnold, susţinea că japonezii nu aveau să se apropie prea mult în primul atac. El şi Pederson au hotărât să calculeze un avans maxim al inamicului; apoi, dacă avioanele nu vor găsi nimic la punctul de interceptare, se vor îndrepta spre nord-vest şi vor zbura în direcţia opusă drumului japonezilor.

În acelaşi timp, amiralul Fletcher se agita pe puntea de comandă, sperând în zadar să primească vreun raport privind poziţia portavioanelor inamice care lipseau. În cele din urmă, la ora 08, 30, a hotărât să nu mai aştepte. De fapt şi el constituia un obiectiv. Japonezii ştiau acum că americanii erau prin împrejurimi şi că bombardierele lor în picaj puteau să apară dintr-un moment în altul.

Bineînţeles că nu ar fi dorit să fie surprins cu toate aparatele pe punte.

Totuşi portavioanele lipsă îl intrigau foarte mult. Trecuse numai o lună de când, în Marea Coralilor, într-o situaţie similară, fusese tras pe sfoară. Bazându-se pe un semnal incorect, şi-a trimis întreg grupul aerian să atace un mic portavion de escortă, Shoho, în timp ce marile portavioane Zuikaku şi Shōkaku se aflau în apropierea sa. A fost o minune că nu l-au făcut praf. Nu voia să rişte din nou. Ca oricare bătălie, şi aceasta era plină de necunoscute.

În cele din urmă s-a decis pentru un compromis. Avea să trimită escadrila 3 de bombardiere, escadrila 3 de avioane torpiloare şi şase avioane din escadrila 3 de vânătoare. Dar escadrila 5 de recunoaştere şi restul

avioanelor de vânătoare le va păstra ca pe un atu. Cei care trebuiau să rămână au protestat, dar Fletcher a rămas neclintit pe poziţia sa.

În timp ce mai marii în grad discutau şi piloţii îşi pierdeau răbdarea, oamenii din coada avionului mai verificau o dată aparatele aliniate pe puntea de decolare.

Pentru radiotelegrafistul Bill Gallagher, care zburase cu Max Leslie, comandantul 150 escadrilei 3 de bombardiere, aceasta era o poveste veche. Când venea momentul, „bătrânul" îi spunea tot ce trebuia să ştie, şi uneori chiar ceva mai mult.

În dimineaţa aceea s-a dus ca de obicei la aparatul său când au fost chemaţi cu toţii la posturi. Ştia că Yorktown era acolo pentru a îndeplini o misiune importantă, dar nu ştia că ar fi vreun plan special de atac pentru acea zi. Asta nu era treaba lui. Dar a verificat şi răsverificat totul (asta era treaba lui) şi stătea lângă aparat, în timp ce şeful de echipaj încălzea motorul. Apoi au aşteptat din nou. Mai devreme sau mai târziu vor fi lăsaţi liberi sau domnul Leslie va apărea din camera de instructaj. De data aceasta nu au fost lăsaţi liberi. La ora 08, 40 la megafoane s-a auzit cunoscuta comandă: „Piloţi, luaţi-vă locurile".

În timp ce piloţii se revărsau pe puntea de decolare, Gallaher s-a urcat în aparat şi în câteva secunde Leslie l-a urmat. Sărind la bord, comandantul a spus ceva despre „un contact cu japonezii". Dar nu a pomenit de niciun portavion, şi Gallagher nu avea încă nicio idee în privinţa obiectivului. Totuşi, după ani de serviciu, puteai să intuieşti despre ce era vorba, şi el îşi dădea bine seama că sosise clipa cea mare.

La ora 08, 45 cele 12 avioane torpiloare ale lui Lem Massey se înălţau zbârnâind în văzduh. Apoi a urmat Max Leslie cu cele 17 bombardiere în picaj ale sale. Locotenentul Paul Holmberg, urmându-l imediat pe comandant, s-a găsit dintr-odată prins în curentul de aer

format de elice şi risca să cadă în apă. Decola pentru prima dată cu o bombă de 500 kg la bord şi manevra era deosebit de complicată.

Timp de 12 minute bombardierele s-au înălţat şi au zburat în cerc sus deasupra navei Yorktown, apoi au pornit-o după avioanele torpiloare. În cele din urmă, la 09, 05 au plecat şi cele şase avioane de vânătoare ale lui Jimmy Thach. În timp ce se îndepărtau, echipajele de pe navele Forţei operative 17 le făceau semne de încurajare şi farul de semnalizări luminoase de pe crucişătorul Astoria le-a transmis un ultim mesaj de bun augur: „Vânătoare bună şi să vă întoarceţi sănătoşi”.

După mai puţin de cinci minute de la plecare, Jimmy Thach a fost surprins de o imensă explozie care s-a produs în apă, chiar în faţa escadrilei 3 de vânătoare.

Nu era nicio navă în apropiere, aşa că nu putea fi decât de la o bombă lăsată din greşeală de cineva „de la etajul de sus”.

Sus, în înaltul cerului, locotenent-comandorul Max Leslie agita pumnul furios.

Abia semnalase escadrilei să armeze bombele, dar când a acţionat noul dispozitiv 151 electric de armare, în cabina sa un contact defectuos a făcut să se desprindă bomba.

A bătut într-o parte a aparatului, aşa cum făcea când voia să-i atragă atenţia lui Bill Gallagher, şi a întrebat cu glas tare dacă mai aveau timp să se întoarcă şi să încarce o nouă bombă. Gallagher, cu acea neîncredere sănătoasă a unui soldat, i-a răspuns că dacă se vor întoarce vor fi probabil reţinuţi pe navă. Leslie i-a spus că nu doreşte aşa ceva, astfel că au zburat mai departe.

După câteva minute a căzut o altă bombă când un pilot a acţionat dispozitivul electric. Asta era prea de tot. Atunci Leslie s-a hazardat să întrerupă tăcerea radioului pentru a preveni piloţii săi să nu mai folosească dispozitivele electrice şi să se întoarcă la vechile

dispozitive manuale. Din fericire pentru el, nu ştia că şi alţi doi piloţi şi-au pierdut bombele în acelaşi fel. Escadrila 3 de bombardiere continua să se laude cu cele 17 avioane ale sale, dar dintre acestea numai 13 aveau cu ce lovi inamicul.

Locotenent-comandorului Leslie aceasta îi părea culmea ironiei. Ceilalţi erau tineri rezervişti, dar el studiase şi se instruise timp de douăzeci de ani în aşteptarea acestui moment suprem şi acum se îndrepta spre inamic fără bombă.

Totuşi nu i-a trecut niciun moment prin cap să se retragă. O escadrilă de bombardiere în picaj este un mecanism complicat care cere o sincronizare perfectă pentru îndeplinirea în condiţii bune a misiunii sale. Escadrila 3 de bombardiere era deprinsă cu Leslie şi cu felul său de a acţiona. Un alt comandant, oricât de priceput, risca să perturbe armonia şi să ducă totul de râpă. Aşa că Leslie era hotărât să-şi conducă escadrila. În orice caz el va coborî primul în picaj, ca şi cum ar avea încă bomba de 500 kg.

Departe, jos, Jimmy Thach îşi continua zborul fără a se lăsa impresionat de cele patru explozii care răscoliseră marea în jurul său. La ora 09, 30 a văzut avioanele torpiloare ale lui Lem Massey şi s-a simţit mai în siguranţă. Acestea zburau chiar în faţa lui. Cincisprezece minute mai târziu, avioanele ZBD ale lui Leslie le-au ajuns şi ele din urmă.

Au zburat împreună într-un fel de formaţie verticală. La nivelul cel mai de jos se găseau, desigur, avioanele torpiloare, care se menţineau la o altitudine de vreo 500 în, urmau apoi avioanele de vânătoare, tot destul de jos pentru a le escorta., şi, în fine, bombardierele – un V format din mici puncte la o înălţime de 5.000 m cu excepţia câtorva nori albicioşi la orizont, ceilalţi nori în mare parte se risipiseră. Acum nu mai erau decât câteva smocuri albe pe toată bolta cerească de un albastru

strălucitor.

La ora 10,00, ochii pătrunzători ai lui Lem Massey au zărit trei coloane de fum ridicându-se de dincolo de orizont, dinspre nord-vest, la vreo 30 – 40 de mile depărtare. Escadrila 3 de avioane torpiloare a virat imediat spre dreapta, înălţându-se puţin pentru a putea vedea mai bine. Avioanele de vânătoare şi bombardierele au urmat-o, deşi nici unele, nici celelalte nu ştiau ce văzuse Massey.

Max Leslie a riscat din nou şi a întrerupt tăcerea radioului, întrebându-l cifrat pe Massey dacă a detectat inamicul. Nu a primit niciun răspuns. Au zburat mai departe şi la ora 10,05 Leslie l-a descoperit singur. Mai întâi fumul; apoi Bill Gallagher a arătat urmele navelor cam la vreo 35 de mile în faţă.

Pe la ora 10, 15 Leslie a pierdut urma avioanelor torpiloare. Erau pe undeva mai înainte, cu 4.000 în mai jos. Din cauza diferenţei de altitudine, a distanţei şi a norilor împrăştiaţi nu reuşea să mai vadă avioanele. Dar acum le auzea prea bine.

Massey cerea prin radio cu disperare ajutor din partea avioanelor de vânătoare.

Escadrila 3 de avioane torpiloare ajunsese aproape de navele din escortă – acestea erau la o distanţă de 14 – 18 mile de portavioane – când primele două aparate Zero au atacat. Au venit dintr-odată, fără veste, de sus şi din stânga şi, mai înainte ca Wilhelm Esders să-şi dea seama, o rafală de proiectile a pătruns în cabina sa, producând explozia unei sticle cu bioxid de carbon care se afla la picioarele sale.

Gazul s-a răspândit peste tot. Esders nu mai vedea nimic şi nu putea să-şi închipuie ce se întâmplase. Pentru o clipă s-a gândit că aparatul era în flăcări.

Apoi, dându-şi seama că era bioxid de carbon, a deschis capota cabinei şi a respirat adânc aerul proaspăt.

Massey a coborât şi mai mult, căutând să folosească cât mai bine viteza şi altitudinea mică: îl avea pe Esders

într-o parte şi pe maşinistul Harry Cori în cealaltă. Împreună alcătuiau secţia din capul escadrilei 3 de avioane torpiloare.

Celelalte avioane le urmau, grupate în secţii de câte trei.

Au depăşit navele de escortă şi au trecut la atac. La o distanţă de 10 mile au fost asaltate de alte două aparate Zero, apoi de altele. Şase până la opt aparate inamice erau în jurul lor, atacându-i mereu, în timp ce mitraliorii trăgeau cum puteau mai bine. Au coborât până la o altitudine de aproximativ 50 în: aceasta era limita maximă. De aici încolo, escadrila 3 de avioane torpiloare trebuia să se descurce cum putea.

Massey a ales portavionul din capul formaţiei – acela care era mai la nord – şi escadrila s-a divizat în două grupuri de câte şase aparate: unul trebuia să atace din stânga, celălalt din dreapta. În timp ce se apropiau de navă, şi artileria de la bord a deschis focul. În general focul antiaerian nu nimerea ţinta, dar aparatele Zero erau în forma cea mai bună.

Unul a lovit instalaţia de comandă a profundorului de la avionul lui Cori şi aparatul a pornit-o spre apă. Văzând că era pe punctul de a se prăbuşi, Cori a dat drumul torpilei. Scăpând de greutate, a descoperit atunci că, folosind compensatorul aerodinamic, a putut să cabreze aparatul. A revenit la poziţia iniţială, sperând că va fi în stare cel puţin să ajute în lupta împotriva aparatelor Zero.

Apoi a sosit un moment crucial pentru toţi. Cam la o milă depărtare de portavion, aparatul lui Lem Massey a fost lovit şi s-a aprins. Continuând să zboare alături de el, Esders l-a văzut pe comandant agăţat de aripă, în timp ce TBD-ul, cuprins de flăcări, se precipita în mare. Massey nu a putut să se salveze.

Privindu-l căzând, lui Esders i-a trecut prin minte că el devenise acum comandantul escadrilei. Situaţia era atât de critică, încât nu se mai putea ţine seama de nicio

ierarhie. Deşi era cel mai tânăr pilot, trebuia să preia conducerea atacului.

A aruncat o privire la scena din jurul său. Priveliştea era îngrozitoare, apocaliptică: „În orice parte îmi îndreptam privirile vedeam cinci, şase, şapte sau chiar mai multe aparate în flăcări care se rostogoleau, în timp ce altele, lipsite de control, se învârteau de jur-împrejur nebuneşte”.

Cori, văzând că Esders începuse atacul final, s-a îndreptat spre nord pentru a se îndepărta de flotă. Făcuse tot ce putuse, dar acum până şi tunurile îi erau blocate. Mitraliorul său, Lloyd Fred Childers, cu toate că era rănit la amândouă picioarele, continua să tragă cu un pistol de 45.

Esders s-a îndreptat spre obiectiv, în timp ce mitraliorul său, Mike Brazier, l-a anunţat pe firul interior că era rănit şi că nu-l mai putea ajuta. Cu toate acestea a reuşit o bună bucată de timp să anunţe ori de câte ori vreun aparat Zero se apropia din spate.

În cele din urmă, la o distanţă de 600 – 700 în Esders a dat drumul torpilei sale, s-a întors brusc la dreapta, îndepărtându-se de navă cu câteva sute de metri.

Alte patru TBD-uri au reuşit, de asemenea, să lanseze torpile, iar unul dintre aparate a căzut în apropiere de prova navei. Esders nu a văzut ce s-a întâmplat cu 154 celelalte avioane, dar în orice caz nu au scăpat. La sfârşitul atacului, zece din cele douăsprezece aparate ale lui Lem Massey erau pierdute; rămăseseră doar Esders şi Cori care mai trebuiau să ajungă la bază.

Jimmy Thach, de la vreo 300 în altitudine, putea fi de puţin folos. El auzise foarte bine când Massey ceruse ajutor, dar tocmai atunci un roi de aparate Zero se repezise asupra escadrilei 3 de vânătoare. „Era ca într-un viespar”, a povestit el mai târziu, iar oamenii săi nu au putut face altceva decât să lupte ca să nu piară.

„Domnule comandant, am un Zero în urma mea,

alungă-l", a semnalat la un moment dat Ram Dibb, care zbura alături de Thach. Forţându-l pe japonez să ajungă în faţă, Ham a oferit comandantului un obiectiv perfect. El a deschis focul, iar Zeroul a început să se rostogolească spre mare. Dar toate astea nu l-au ajutat pe Lem Massey, care se afla mai jos. Nu erau suficiente aparate de vânătoare.

Escadrila 3 de avioane torpiloare a trebuit să-i facă faţă singură lui Nagumo.

Raita Ogawa, care zbura în patrula de escortă a navei Akagi, şi-a dat seama că aceste două atacuri ale avioanelor torpiloare au fost cele mai supărătoare din acea dimineaţă. Aparatele acestea au manevrat mult mai bine decât bombardierele care le-au precedat şi a fost nevoie de mai mult timp pentru a le doborî. În afară de aceasta aveau şi tendinţa de a se învârti în acelaşi loc după atac, ceea ce era destul de supărător, cerând mai mult timp pentru a le îndepărta.

Acest ultim atac a ilustrat foarte bine problemele care îl preocupau pe Ogawa.

Sosind dinspre sud-est în jurul orei 10, 10, grupul a fost compus numai din douăsprezece avioane TBD şi câteva aparate de vânătoare, dar le-au dat foarte mult de furcă. A fost nevoie de toate aparatele de vânătoare care escortau cele patru portavioane pentru a le putea veni de hac. În acelaşi timp nu mai rămăsese niciun aparat care să patruleze sus la înălţime.

Acum, din nou, întreaga formaţie de portavioane era în dezordine. Comandorul Aoki de pe nava Akagi nu putea nici măcar să mai vadă nava Hiryū – aceasta era pe undeva în fumul care se ridica înspre nord. Navele Kaga şi Sōryū puteau fi văzute, dar se aflau la o distanţă de 4.000 – 5.000 m distanţă mai mare decât cea indicată, adică 1.300 în la ora 10, 10 forţa de şoc a primit dispoziţie să se îndrepte spre est, dar cam după un minut Akagi s-a întors brusc spre nord-vest, încercând să prezinte pupa spre cele douăsprezece avioane TBD. În cele din urmă, avioanele

torpiloare americane s-au îndreptat spre nord în direcţia navei Hiryū, dar cine ar fi putut să-şi imagineze aceasta? Ca urmare, formaţia de portavioane 155 a rămas şi mai împrăştiată.

Lucrurile s-au complicat şi mai mult datorită prezenţei unui submarin inamic în apropiere. Distrugătorul Arashi a semnalat primul apariţia unor urme de torpile în jurul orei 09, 10. A reacţionat imediat lansând câteva bombe de adâncime şi a rămas în urmă când restul forţei de şoc s-a îndreptat spre nord-est. Distrugătorul Arashi era încă acolo, veghind asupra submarinului inamic în speranţa că ar putea observa cine ştie ce.

Cu toate acestea fusese o dimineaţă satisfăcătoare. În jurul orei 10, 15, ultimul lot de avioane torpiloare urma soarta celor precedente. Astfel, japonezii respinseseră opt atacuri inamice în timp de trei ore. Totodată, activitatea febrilă care s-a desfăşurat jos sub punte îşi va da roadele: acolo s-au alimentat şi înarmat din nou nouăzeci şi trei de aparate şi chiar în acel moment erau pe puntea de decolare. Prima forţă de şoc suferise destule ultragii; atacul masiv asupra flotei americane avea să fie dat, după cum fusese planificat, la ora 10, 30.

La ora 10, 20, înainte ca atacul avioanelor torpiloare să fi fost complet respins, amiralul Nagumo a dat ordin ca atacul să înceapă de îndată ce vor fi gata. Poate chiar cu puţin timp înainte de ora stabilită, avioanele de pe Akagi erau la locurile lor, cu un grup de aparate Zero în frunte. Nava a început să înainteze cu prova în direcţia vântului. Celelalte trei portavioane au văzut semnalul lui Nagumo şi au făcut acelaşi lucru.

Pe nava Kaga subofiţerul Morinaga stătea cu un grup de piloţi în centrul punţii de decolare, chiar în spatele celui de-al doilea ascensor. Toţi aveau să participe la atacul următor, şi, aşteptând să-şi ocupe locurile pe aparatele respective, au primit ordine de pe puntea de comandă să stea ca observatori suplimentari. Acum scrutau cerul – în

cea mai mare parte senin, doar cu câţiva nori împrăştiaţi ici şi colo.

Nimeni nu ştie cine le-a detectat primul. Toţi piloţii au început să strige dintr-odată. Dar nu încăpea nicio îndoială asupra acelor puncte negre care se revărsau din albastrul cerului ca nişte mici boabe de mărgele desfăcute dintr-un şirag. Toţi într-o voce au strigat spre puntea de comandă: „Avioane inamice în picaj!” 156

— Nu lăsaţi să scape acel portavion!

Tony Schneider nu mai avea benzină aproape de loc. Bill Pittman vedea cum scade nivelul benzinei din rezervor. şi aproape toţi ajunseseră la capătul răbdării, dar Wade Meciusky zbura cu încăpăţânare mai departe. Era sigur că japonezii trebuiau să fie undeva pe acolo, deşi până atunci nu zărise nimic. Era ora 09, 55, iar bombardierele în picaj de pe Enterprise ajunseseră aproape la capătul din nord al sectorului lor de recunoaştere. Dacă în următoarele cinci minute nu găseau nimic, Meciusky trebuia să-i aducă înapoi la est, altfel nu aveau să se mai poată întoarce la bază.

Dintr-odată, departe jos, el a zărit o navă de război care înainta cu toată viteza spre nord-est. Judecând după felul în care înainta, desigur că era vorba de o chestiune foarte urgentă. Meclusky s-a gândit că ar putea fi un fel de navă de legătură între grupul de debarcare şi forţa de şoc a lui Nagumo. Atunci şi-a schimbat direcţia, luând-o pe aceea a navei, şi celelalte bombardiere l-au urmat.

De fapt, nu era o navă-mesager, ci distrugătorul Arashi, care făcea parte din escorta lui Nagumo. Desprins de restul navelor ca să se ocupe de submarinul american, lansase câteva bombe de adâncime, iar acum încerca să ajungă din urmă restul convoiului. Dar dacă raţionamentul lui Meclusky nu era absolut exact, intuiţia sa era sută la sută justă; distrugătorul l-a dus direct la portavioane.

La ora 10, 15 aspirantul Pittman, care zbura în flancul comandantului, cu un ochi mereu la indicatorul de

benzină, l-a văzut pe Meclusky arătând cu degetul drept înainte. Acolo, cam la 35 de mile depărtare, puţin la stânga a detectat primele dâre. Le-a văzut până şi locotenentul Bill Roberts, care zbura puţin mai în spate: la început arătau ca nişte „ornamente albe pe un covor albastru”, apoi, dintr-odată, s-au văzut nave pretutindeni. Niciodată în viaţa sa nu văzuse atât de multe nave la un loc.

Pentru aspirantul Schneider priveliştea nici nu putea fi mai binevenită. Era aproape pe punctul de a rămâne fără combustibil şi şi-a închipuit că vede nave 157 prietene. Părea lucrul cel mai logic: avioanele de pe Enterprise zburau de trei ore şi se îndreptau spre est; comandantul Meclusky, nefiind în stare să găsească inamicul, îi ducea, desigur, spre bază.

În acest moment, motorul său şi-a dat ultima suflare. Începând o coborâre lungă spre flota de sub ei, a fost surprins să vadă un cuirasat. Americanii nu aveau niciun cuirasat pe acolo. Tony Schneider nu mai avea nevoie de alte indicii.

Înţelese despre ce era vorba. A făcut un viraj brusc spre sud în speranţa de a ameriza cât mai departe de acele nave.

Aspirantul John McCarthy crezuse, de asemenea, pentru moment că „bătrânul” îi ducea înapoi pe Enterprise. Mitraliorul din spate l-a întrebat ezitând puţin: „Crezi că am ajuns acasă?”

McCarthy s-a uitat mai cu atenţie la urmele şerpuitoare, la catargele în formă de pagodă, la punţile de zbor lungi, galbene. „Nu – i-a spus lui Howell – nu suntem acasă”.

Wade Meclusky putea să le vadă acum destul de bine. Păreau a fi dispuse într-un cerc mare, cu cele patru portavioane împrăştiate în centru. Două erau destul de aproape. altul era mai spre est., în timp ce ai patrulea departe spre orizont, la nord. Ţinea binoclul aproape lipit de ochi, dar nu reuşea să-şi explice ceea ce-l impresiona

mai mult: nimeni nu trăgea în el. Nu se vedea niciun aparat de vânătoare, niciun foc antiaerian. Totuşi cea mai mare parte dintre nave făceau manevre febrile. Era prea departe pentru a vedea, dar probabil că tocmai scăpaseră de un atac al avioanelor torpiloare. În acelaşi timp, sus cerul era gol, iar obiectivul expus oricărui atac. Nu era niciun moment de pierdut. Meclusky a întrerupt acum tăcerea radioului, raportând pe Enterprise luarea de contact şi trasând sarcini celor două escadrile ale sale. Escadrila 6 de recunoaştere a lui Earl Gallaher zbura chiar alături de el, în timp ce escadrila de bombardiere a lui, Dick Best era puţin mai jos şi mai în spate.

Apropiindu-se dinspre sud-vest, Meclusky a ales cele două portavioane care se aflau în calea sa. Pe cel mai apropiat, cel din stânga, avea să-l atace el împreună cu Gallaher. Pe celălalt, care era mai departe, la dreapta, i l-a destinat lui Dick Best.

În mod surprinzător, Best nu a recepţionat semnalul. Fiind escadrila din spatele formaţiei, s-a gândit că grupului său îi revenea obiectivul cel mai apropiat, aşa cum era obiceiul. De fapt, după ce tăcerea radioului fusese întreruptă, el l-a anunţat pe comandant ce intenţie are. Dar de data aceasta Meclusky a fost cel 158 care nu a primit mesajul. Cele două escadrile s-au lansat astfel spre punctul de atac cu scopul de a lovi acelaşi obiectiv.

Best era aproape gata acum. El a aliniat cu grijă aparatele din grupul său şi a controlat poziţia celorlalte avioane din escadrilă. Toate erau la locul lor – de o parte şi de alta a aparatului său. A deschis voleţii, gata să se îndrepte spre obiectiv.

Dintr-odată au coborât în picaj lângă Best aparatele lui Meclusky. Îi luaseră obiectivul lui Best şi acesta nu mai putea să facă nimic. A închis voleţii şi a semnalat bombardierelor sale să se regrupeze din nou; trebuia să atace celălalt portavion, care era mai spre est.

Dick Best nu a fost singurul pilot surprins de

neaşteptata coborâre în picaj a lui Meclusky. Chiar şi Bill Pittman, care zbura lângă comandant, a fost la fel de uimit. Pittrnan era fotograful escadrilei, şi de vreme ce el trebuia să fotografieze, presupunea că Meclusky se va arunca ultimul, dând posibilitatea unei mai bune fotografieri a bombardamentului.

Nu era nimic de făcut. Meclusky era hotărât să bombardeze primul. La ora 10, 22 s-a lansat în picaj şi Pittman a rămas pentru moment stupefiat. Cum Pittman ezita, pilotul care zbura în partea cealaltă a aparatului lui Meclusky, Dick Jaccard, a luat locul lui Pittman şi a coborât de asemenea în picaj. Probabil că Jaccard era şi el puţin cam nervos, în loc să deschidă voleţii de picaj, a acţionat greşit şi a scos trenul de aterizare.

Pittman l-a urmat. El nu uitase să-şi deschidă aparatul fotografic, dar asta a fost totul. Nu a fotografiat decât cerul şi orizontul.

A venit apoi rândul escadrilei 6 de recunoaştere, condusă de Earl Gallaher.

Apoi, pe neaşteptate, au urmat secţiile a doua şi a treia ale escadrilei 6 de bombardiere. Unii din piloţii lui Best nu au observat că acesta s-a îndreptat spre un alt portavion şi au coborât în picaj în punctul stabilit iniţial. Alţii l-au urmat pe locotenentul Joe Pentand, conducătorul secţiei a doua. Pentand nu ştia ce intenţii are Best. A văzut o mulţime de bombe căzând în mare lângă navă şi atunci s-a hotărât să i se alăture lui Meclusky. Douăzeci şi cinci de avioane s-au lansat în picaj asupra obiectivului.

Timp de câteva secunde nava părea că habar nu are de prezenţa acestora.

Puţin mai înainte se întorsese, dar acum se îndrepta în direcţia vântului, pregătindu-se să-şi lanseze aparatele. Wade Meclusky era la jumătatea drumului în jos când l-au observat. Atunci nava a deschis focul, a tras câteva rafale, dar 159 asta a fost totul.

La o altitudine de 600 în Meclusky a acţionat manşa

din stânga, a dat drumul bombei şi apoi s-a îndepărtat cât mai repede posibil. Unul după altul, cele douăzeci şi cinci de aparate au făcut acelaşi lucru, în timp ce întreaga lume părea că explodează sub ei. O văpaie de foc, rămăşiţe învârtindu-se în aer, o privelişte de o fracţiune de secundă a unui aparat Zero făcut bucăţele – fiecare pilot a plecat de acolo cu impresia sa personală asupra scenei în momentul lansării bombei.

Când apărea următorul pilot în acelaşi loc, o nouă explozie schimba complet scena. Nimeni nu a avut imaginea întregii situaţii, nici măcar doi oameni nu au văzut aceeaşi scenă.

Wade Meclusky, comandând grupul, a văzut o punte de lemn dur şi lucios, un grup de suprastructuri intact şi câteva aparate cu motoarele în funcţiune la pupă.

Earl Gallaher, venind al patrulea la rând, a văzut coloane de apă ridicate de două bombe care nu atinseseră ţinta şi lumina orbitoare a propriei sale bombe căzând printre avioanele de pe punte. Dusty Kleiss, al şaptelea, a găsit pupa navei într-o vâlvătaie, dar cercul roşu pictat deasupra provei rămăsese încă neatins; apoi bomba sa a schimbat totul.

Şi astfel a continuat până când a venit rândul aspirantului George Goldsmith, al 25-lea şi ultimul. Acum portavionul era o epavă fumegândă, care şi-a schimbat brusc direcţia spre dreapta în speranţa de a evita alte lovituri. Goldsmith o avea tot timpul în mira sa.

De pe scaunul din spate, radiotelegrafistul James Patterson scanda altitudinea pe măsură ce coborau spre ţintă. În timpul exerciţiilor de bombardare în picaj, de obicei dădeau drumul bombei de la o altitudine de aproximativ 700 în acum acul altimetrului era la 650, şi aparatul continua să coboare. În cele din urmă, la 500 în Goldsmith a tras manivela. Patterson urmărea rezultatele plin de uimire: „În timpul zborurilor de antrenament se dovedise a fi cel mai slab pilot de pe un bombardier în

picaj, dar în acea zi Goldsmith a răscumpărat fiecare centimă investită în el dând drumul bombei direct prin puntea de decolare, la mijlocul navei”.

La o altitudine de 5.000 în Dick Best a virat la dreapta şi s-a îndreptat spre portavionul care se afla mai spre est. Nu primise instrucţiunile lui Meclusky şi era convins că acesta îi „suflase” obiectivul, dar ce era mai prost, aproape toate aparatele escadrilei 6 de bombardiere se alăturaseră altora. Rămăseseră numai 160 cinci avioane din propria sa secţie pentru a da atacul. Foarte bine, trebuia să o scoată la capăt.

„Nu lăsaţi să scape acest portavion!”, a strigat el prin radio în timp ce se apropia de noul obiectiv. Ceva mai departe la est a văzut un al treilea portavion şi mai la nord un al patrulea. Într-o străfulgerare i s-a părut că acest portavion era tocmai sub atac, dar în acel moment întreaga lui atenţie era concentrată asupra celui de-al doilea portavion de jos.

Acum se aflau chiar deasupra. Era de necrezut, dar atacul lui Meclusky – foarte vizibil – nu a alarmat deloc nava. Apărarea antiaeriană nu intrase în acţiune, iar nava îşi continua drumul cu prova în direcţia vântului, pregătindu-se să lanseze. Best şi-a aliniat din nou aparatele, a deschis voleţii şi de data aceasta s-a lansat într-un atac adevărat.

Nici nu-i venea să creadă. De luni de zile îşi imagina acest moment, şi acum, în sfârşit, sosise: puntea de zbor galbenă cu cercul acela mare roşu, totul exact aşa cum îşi închipuise. A ştiut întotdeauna că acesta era un război adevărat, că undeva îl aştepta un inamic adevărat, că avea să fie trimis într-o misiune adevărată ca să atace şi să fie atacat. Cu toate acestea, niciodată până acum nu i s-a părut adevărat.

A examinat calm puntea de zbor japoneză prin vizor, îndreptând telescopul, care mărea de trei ori, într-un punct, drept în faţa punţii de comandă şi în centrul navei.

A văzut prin lentile, la o distanţă de 1.000 în un avion: era un aparat de vânătoare care decola. Bine: se părea că acolo jos totul se desfăşura normal.

În spatele său veneau celelalte patru aparate. Nu era deloc uşor. Toţi piloţii erau de acord că nimeni nu executa un bombardament în picaj mai brusc şi mai drept în jos decât Dick Best. Dar toţi piloţii l-au urmat, întrebându-se dacă comandantul va mai putea să revină în zbor orizontal. Unul dintre piloţi, crezând că nu va mai reveni, a dat drumul bombei prea devreme, dar ceilalţi se ţineau bine. Dacă Best era în stare, de ce nu ar fi fost şi ei? Comandantul a continuat să coboare până când a considerat că sosise momentul; atunci, în ultima clipă, a tras maneta pentru lansarea bombei.

Dar nici chiar acum nu se îndepărta. După atâţia ani de pregătire nu voia să piardă ocazia de a vedea explozia primei sale bombe. A virat brusc, răsturnând pur şi simplu aparatul într-o parte şi pe coadă, şi a privit apoi spectacolul din fotoliul său de orchestră improvizat.

Bomba sa a lovit obiectivul la nivelul punţii de comandă. Se părea că alte două bombe au căzut mai spre pupă. Toate trei au transformat avioanele de pe navă într-o masă de flăcări; rezervoarele lor de benzină explodau ca un şir de petarde.

Era un spectacol fantastic. Şi de data aceasta fiecare l-a văzut altfel. În momentul acela de emoţie, ochiul a jucat tot felul de feste, chiar şi când era vorba de amănuntele cele mai simple. Dick Best a văzut „foarte clar şi fără urmă de îndoială” că grupul de suprastructuri al navei era la tribord; Bill Roberts, pilotul foarte capabil al avionului nr. 5, era absolut sigur că se afla la babord.

Când în cele din urmă au plecat, Best a văzut cu surprindere o formaţie de avioane torpiloare îndreptându-se spre obiectiv din partea opusă. Erau probabil unele aparate „din coada” atacului precedent al TBD-urilor. Apoi a văzut mai departe, spre est, al treilea portavion, pe care-l

observase chiar înainte de a se lăsa în picaj. Acum acesta era prins într-o adevărată ploaie de bombe, care explodau strălucind printr-o perdea de fum. Cineva îşi îndeplinea cu multă râvnă misiunea de a-l distruge.

Locotenent-comandorul Max Leslie a bătut în partea laterală a avionului său ZBD ca să atragă atenţia lui Bill Gallaher din spate. Gallaher a privit în jos, spre punctul indicat de comandant, şi la o depărtare de 5.000 în a reperat un portavion. Avioanele de pe Yorktown se apropiau de vreo 15 minute de flota japoneză, dar Gallaher acum a văzut pentru prima oară obiectivul pe care Leslie îl alesese pentru escadrila 3 de bombardiere. Era cel mai la est dintre cele trei portavioane care se vedeau în zona aceea.

Niciodată nu văzuse ceva atât de mare, în special cercul roşu imens pictat pe punte la provă. Până atunci Gallaher stătuse cu faţa înainte – o încălcare a regulamentului pe care comandantul o tolera adesea – dar acum s-a întors şi şi-a luat locul la mitralieră.

Leslie încerca în continuare să ia contact cu Lom Massey prin radio pentru a coordona atacul. Dar nu mai auzea de mult timp escadrila 3 de avioane torpiloare.

Domnea o tăcere desăvârşită.

La ora 10, 23 Gallaher, privind mereu spre portavion, a semnalat că nava a început să-şi lanseze avioanele. Iată o ştire proastă. Până atunci în partea de sus a cerului nu fusese niciun aparat de vânătoare inamic. Leslie a încercat încă o dată să-i semnaleze lui Massey; din nou tăcere. Nu mai avea timp de pierdut; trebuia să atace singur.

Era exact ora 10, 25 când s-a bătut cu palma peste cap – semnalul stabilit pentru a le indica celorlalţi să-l urmeze – şi a pornit la atac de la o înălţime de 162

4.800 în şi-a reperat obiectivul imediat şi, în timp ce cobora spre mare, avea certitudinea că efectua cel mai bun zbor al său în picaj. Şi părea într-adevăr o ironie a sorţii faptul că pierduse bomba.

Ei bine, dar avea mitralierele. La o înălţime de 3.300 în a deschis focul, cu mitralierele fixate pe suport, ţintind puntea de comandă a navei. Apoi, la 1.300 în mitralierele s-au blocat. Nemaiavând nici bombă, nici mitraliere, nu putea să atace inamicul. Totuşi a continuat să coboare în picaj.

Comandantul Max Leslie şi-a condus oamenii tot drumul până la obiectiv.

Numai când a fost pe deplin convins că nu mai avea nimic de făcut s-a îndepărtat, lăsându-şi escadrila să continue atacul.

Locotenentul Lefty Holmberg, pilotul avionului nr. 2, a preluat comanda în locul lui Leslie. Studiind cu atenţie portavionul, a considerat că cercul roşu vopsit pe puntea de zbor putea constitui o ţintă foarte bună şi şi-a îndreptat vizorul spre acesta.

Nava îşi continua dramul, dar Holmberg a început să vadă unele lumini mici aprinzându-se de jur-împrejurul punţii de decolare. Acestea i-au amintit de lumânările de pe un tort la o aniversare a zilei de naştere. Apoi şrapnelele au început să lovească aparatul său. Nu mai era nicio urmă de îndoială: trăgeau asupra lui cu o precizie remarcabilă.

La o distanţă de 800 în a apăsat pe butonul electric pentru lansarea bombei, dar în acelaşi timp, ca să fie mai sigur, a tras şi maneta de mână. În timp ce se redresa după ce a terminat picajul, omul său din spate, G.A. Laplant, era gata, gata să-i spargă căştile cu urletele lui de bucurie pentru lovitura dată, spunându-i să se uite ca să vadă el singur. Holmberg a virat puţin la stânga şi a aruncat o privire. Din mijlocul navei se ridica o imensă coloană de fum portocalie, neagră şi cenuşie.

Unul după altul, toţi membrii escadrilei 3 de bombardiere au înaintat, au zburat în picaj, au lansat bombele şi apoi s-au îndepărtat. Şi unul după altul au înregistrat diferite aspecte ale scenei de jos. Toate atât de

asemănătoare, şi totuşi atât de diferite, depinzând de momentul exact în care ochii au fixat acţiunea şi au captat imaginea.

Pe Joseph Godfrey, omul din spate de pe aparatul nr. 5, l-a impresionat acel aparat Zero care a ajuns cu întârziere, tocmai când escadrila începuse să atace: „Era atât de aproape, încât mi se părea că l-aş putea scuipa în ochi pe pilot”.

Imaginea care i-a rămas locotenentului Dave Shumway a fost aceea a avionului de 163 vânătoare aruncat de explozia bombei lui Holmberg peste bordul portavionului.

Pentru aspirantul Charles Lane, momentul cel mai impresionant a rămas acela al redresării după picaj, când trăgea manşa cu amândouă mâinile, convins că nu va fi în stare să redreseze aparatul. Pe aspirantul Philip Cobb l-au impresionat bucăţile mari din puntea de zbor şi din avioane aruncate în aer. Dacă avea să se mai întoarcă vreodată pe Yorktown, ştia bine că nu avea de ce să se mai teamă de această navă japoneză în restul bătăliei.

Ultimii patru oameni care au bombardat în picaj au gândit la fel. Portavionul era acum o masă de flăcări, şi ar fi fost o adevărată risipă să se mai arunce alte bombe. Aşa încât aspirantul Elder şi Cooner s-au îndreptat spre un „crucişător” aflat în apropiere (de fapt un distrugător), în timp ce locotenentul Wiseman şi aspirantul Butler s-au dedicat unui cuirasat. Toţi au avut satisfacţia să vadă fum şi flăcări în jurul pupei noilor lor obiective.

Acum Max Leslie se îndepărta. Ajungând la locul de întâlnire al escadrilei puţin mai la sud-est, s-a învârtit în cercuri vreo cinci sau zece minute, aşteptând celelalte aparate. Numai aspirantul Alden Hanson a apărut, ceilalţi probabil că plecaseră spre bază fiecare separat. Dar în timp ce aştepta, Leslie urmărea cu satisfacţie exploziile care continuau să zdruncine portavionul atacat de escadrila sa. Apoi a mai văzut şi alte explozii imense

erupând de la două nave la vreo 10 – 12 mile spre vest. Şi acelea păreau a fi tot portavioane şi fuseseră foarte tare avariate.

Piloţii bombardierelor în picaj de pe Enterprise şi Yorktown aveau să discute mult timp cine a dat prima lovitură în bătălia de la Midway. Venind din diferite direcţii, fără să-şi dea seama că mai erau şi alţii pe acolo, fiecare grup spunea cam aceeaşi poveste. Fiecare găsise portavioanele lui Nagumo neatinse. Fiecare atacase în acelaşi interval de timp de şase minute. Redresându-se, fiecare l-a observat pe celălalt cum ataca. Dar sunt încă o mulţime de puncte neclare pentru a se ajunge la o concluzie definitivă şi limpede. Se pare că nimeni nu va şti vreodată cum s-au petrecut lucrurile.

Takayoshi Morinaga le-a văzut venind. Puţin a lipsit ca primele trei bombe să nu atingă prova navei Kaga, dar nu încăpea nicio îndoială asupra celei de-a patra.

Se îndrepta direct spre puntea de decolare. de fapt direct spre el.

S-a aruncat jos pe punte, a închis ochii şi şi-a acoperit urechile cu mâinile.

Bomba a căzut cu un zgomot asurzitor lângă ascensorul de la pupă. Ridicând capul, Morinaga a privit de jur-împrejur: numai trei din grupul mare de aviatori 164 care stăteau cu el mai erau în viaţă.

Comandorul Jisaku Okada probabil nici nu şi-a dat seama. Aproape în acelaşi moment a fost omorât de o altă bombă, care a căzut tocmai în prova punţii de comandă. A lovit un cărucior cu carburanţi, adus acolo pentru alimentarea aparatelor care se întorseseră de la Midway. Totul s-a transformat într-o vâlvătaie de foc, inundând puntea cu benzină aprinsă. Dintre toţi cei care se aflau în jur nu a scăpat niciunul.

Căpitan-comandorul Amagai, care se găsea la pupă la postul de comandă aeriană, a scăpat de torentul de foc. Nu ştia că incendiul se datora acelui cărucior şi a crezut că

infernul fusese produs de „un nou tip de bombă îngrozitoare a yankeilor”.

Bombele cădeau întruna. În timp ce subofiţerul Yokochi încerca să se suie în aparatul său, o explozie l-a zăpăcit complet, apoi o alta l-a aruncat peste bord ca pe o minge. Când şi-a revenit după câteva secunde, se afla în apă.

Căpitan-comandorul Yamasaki, ofiţerul-şef cu aprovizionarea materialelor de pe Kaga, a fost mai puţin norocos. În timp ce fugea pe puntea de decolare căutând să se adăpostească, o bombă a căzut exact peste el. A dispărut în explozie fără nicio urmă. Căpitan-comandorul Amagai, care urmărea toate acestea de la postul de comandant aerian, a avut o reacţie filosofică curioasă: „Cei care dispar ca şi roua desigur că sunt mult mai fericiţi”.

Amagai nu se mai temea acum deloc, căci întâmplările se succedau după voia destinului. Plin de resemnare privea bombele căzând şi i se părea că poate distinge chiar şi culorile în care erau vopsite.

Altora li se părea că infernul nu avea să se mai termine niciodată, dar de fapt nu a durat decât câteva minute. Pe când se îndepărta şi ultimul dintre acele aparate de culoare albastru închis, Kaga fusese lovită din plin de cel puţin patru bombe, probabil chiar de mai multe, căci în tot acel infern de avioane şi muniţii care explodau, nimeni nu mai putea să numere exact.

Pe nava Akagi, Teiichi Makishima manipula aparatul său de filmat. Fiind singurul fotoreporter prezent, se îmbarcase pe nava-amiral iar acum filma de la postul de comandă aeriană fiecare amănunt îngrozitor al agoniei navei Kaga.

Cenzura avea, desigur, să-şi spună mai târziu cuvântul, dar acum el filma tot ce se petrecea în jurul său.

La început a crezut că nava Kaga, într-un fel sau altul, avea să supravieţuiască. Coloanele imense de apă ridicate de primele bombe care nu 165 atinseseră ţinta

dădeau speranţe. Dar apoi a venit momentul teribil în care toată partea anterioară a punţii de comandă a devenit galbenă de flăcările care o cuprinseseră, şi atunci Makishima s-a surprins murmurând: „S-a terminat”.

Tocmai la acest punct dramatic i s-a isprăvit pelicula. S-a dus în grabă în camera hărţilor, unde a petrecut câteva minute febrile încărcându-şi aparatul cu un nou film. Apoi s-a întors exact când straja de pe Akagi striga: „bombardiere în picaj”.

Era de necrezut cum au fost cu toţii luaţi prin surprindere. Amiralul Kusaka urmărea primul aparat de vânătoare de pe Akagi luându-şi zborul pentru atacul ce urma să se dea asupra flotei americane – aceasta era preocuparea lui principală. Comandorul Aoki avea atenţia îndreptată asupra ultimelor avioane torpiloare americane – mai erau câteva care zburau prin apropiere. Cei de pe cuirasatul Kirishima, care se afla la o depărtare de aproximativ 5.000 în au văzut avioanele deasupra navei Akagi. Comandantul secund s-a repezit să anunţe prin radio, dar era prea târziu.

Teiichi Makishima, plin de curaj, a îndreptat aparatul de filmat spre avioanele care se lăsau în jos. A putut să distingă trei dintre ele, care apăreau din ce în ce mai mari. Apoi i-a fost de ajuns – nu era decât un operator de cinema, şi nicidecum marinar; el nu s-a mai putut ţine pe picioare şi a căzut pe punte.

Căpitan-comandorul Fuchida a urmărit ceva mai mult scena. Dintr-odată a văzut nişte obiecte negre desprinzându-se de pe aripile avioanelor. Atunci nici el nu a mai rezistat şi s-a refugiat îndărătul unei saltele protectoare.

O strălfulgerare orbitoare – întreaga navă s-a zguduit – în timp ce o bombă a lovit antena radioului şi a explodat la numai cinci metri de prova în stânga. O coloană imensă de apă murdară, neagră s-a ridicat de două ori mai înaltă decât puntea de comandă, revărsându-se peste ofiţerii

adunaţi acolo. Timp de o frântură de secundă îngrozitoare, ofiţerul cu navigaţia al lui Nagumo, căpitan-comandorul Sasabe, a privit această coloană de apă şi a avut impresia că vede chipul mamei sale.

Puţin după aceea – alţii zic că înainte – o a doua bombă a căzut pe puntea de decolare în partea opusă punţii de comandă. De data aceasta şocul a fost mai puţin violent, dar aceasta s-a datorat faptului că bomba a trecut uşor prin ascensor, la mijlocul navei, şi a explodat jos pe puntea hangarelor. Acolo a măturat totul: avioane, cisterne cu benzină, bombe, torpile. Flăcările au răbufnit, propagându-se la avioanele aliniate pe puntea de decolare.

Apoi o a treia bombă a distrus chiar pupa navei, aruncând toate avioanele parcate acolo într-un talmeş-balmeş. Mai grav a fost însă faptul că a blocat cârma navei, astfel că aceasta nu mai putea manevra.

Asta a fost tot. După câteva secunde aparatele inamice au plecat, şi pentru câteva clipe nu s-a mai auzit niciun zgomot în afară de trosniturile produse de flăcările care mistuiau totul. Privind jos la rămăşiţele care ardeau, Mitsuo Fuchida a început să plângă.

În timp ce Teiichi Makishima manipula aparatul său de filmat, comandantul Hisashi Ohara stătea pe puntea de navigaţie a navei Sōryū şi urmărea şi el atacul asupra navei Kaga. Vedea bombele lovind nava şi incendiile izbucnind peste tot.

Apoi dintr-odată s-a auzit alarma şi pe nava sa: „Avioane în picaj inamice. În golurile dintre nori”.

A privit în sus şi a văzut vreo zece – douăsprezece aparate îndreptându-se în jos spre Sōryū. În momentul următor o bombă a lovit partea stângă a punţii de decolare, lângă ascensorul din provă, apoi a căzut o altă bombă în faţa punţii de comandă. Suflul l-a aruncat pe Ohara vreo cinci metri înapoi. Nu a simţit nicio durere – mai curând i s-a părut că a fost aruncat într-o baie de aburi. Numai când s-a întors la postul său şi toţi s-au

grăbit să-i acopere faţa cu prosoape şi-a dat seama cât de ars era.

Între timp o a treia bombă a căzut la pupă şi întreaga punte de decolare a fost cuprinsă de flăcări. Trebuie să mai fi fost şi alte lovituri, dar era greu de spus: avioanele şi muniţiile explodau pretutindeni pe navă. Într-un interval de trei minute, ea fusese distrusă, iar unele dintre bombardierele americane s-au îndreptat să atace navele de escortă. Distrugătorul Isokaze a scăpat ca prin minune de o lovitură la pupă.

Totul s-a petrecut atât de repede, încât mulţi de pe Sōryū nici nu au prins de veste. Juzo Mori era jos în camera de instructaj cu ceilalţi piloţi care se întorseseră după atacul de la Midway. Nu aveau cui să raporteze şi acum stăteau comod în fotoliile mari de piele mâncând crochete de orez şi protestând împotriva atitudinii misterioase a celor de la comandă. Apoi a sunat sirena şi s-a auzit o voce la megafon anunţând că nava Kaga era atacată.

Unii dintre piloţii mai tineri au alergat afară să privească atacul, dar flegmaticul Mori a luat-o mai uşor. Dacă vor avea nevoie de el, îl vor chema.

Stătea liniştit şi relaxat împreună cu vreo zece colegi, când, fără nicio prevenire, au simţit o zguduitură puternică, nava s-a înclinat brusc spre dreapta, probabil 167 din cauza unei întoarceri forţate la stânga. În clipa următoare, peretele camerei de instructaj s-a despicat cu un trosnet şi flăcările au năpădit înăuntru.

Piloţii s-au precipitat spre unica uşă. Mori s-a întâmplat să fie ultimul, dar, aducându-şi aminte de rugby, jocul său preferat, a reuşit să iasă primul.

Tatsuya Ottawa, alt pilot din grupul acela, a ieşit împiedicându-se pe puntea de zbor, pentru a o găsi pradă flăcărilor. Totul exploda: bombe, avioane, rezervoare de benzină. Nu a avut timp decât să arunce o privire rapidă şi o nouă explozie l-a azvârlit peste bord. Perfect conştient, a

avut prezenţa de spirit să-şi strângă picioarele sub el şi să-şi împreuneze mâinile peste genunchi. A fost aruncat în apă ca un proiectil.

Pe nava Hiryū, locotenenţii Tomonaga şi Hashimoto erau foarte ocupaţi cu pregătirea următorului atac împotriva flotei americane. Acum toate păreau puse la punct. Hashimoto se relaxa în camera de instructaj a aviatorilor de pe avioanele torpiloare. Câteva minute mai târziu, locotenentul Yasuhiro Shigematsu, comandantul avioanelor de vânătoare de pe Hiryū, a dat buzna înăuntru anunţând: „Akagi este avariat. Kaga şi Sōryū sunt în flăcări; am rămas singurii care nu am fost loviţi”.

Hashimoto nu-şi credea urechilor. A fugit pe puntea de decolare şi a început să privească de jur-împrejur. Nu se putea vedea prea mult: în timpul manevrelor de dimineaţă, Hiryū se îndepărtase de celelalte trei portavioane şi se găsea acum la o distanţă de circa 10.000 în înapoi. Dar nu era atât de departe încât locotenentul Hashimoto să nu vadă norii de fum şi trei incendii separate la orizont.

Comandantul secund de pe Hiryū, căpitan-comandor Isui Konoe, a văzut toată scena de pe puntea de comandă şi i s-a părut că totul se petrecuse simultan.

Văzând coloanele acelea de fum din ce în ce mai înalte, a simţit o strângere de inimă. A fost în stare doar să murmure: „Ce-o să se întâmple cu noi?” Lefty Holmberg nu se mai sinchisea de ce se petrecea acum. Chiar dacă nu ar mai fi ajuns înapoi pe Yorktown, îşi îndepliniseră misiunea. Aşa că atunci când un lichid uleios a început să se răspândească în toată cabina, rămase indiferent. Se gândi că focul antiaerian îi avariase tubul de ulei şi că în curând avea să se prăbuşească. Nu avea nicio importanţă. Singurul lucru important era faptul că lovise obiectivul. Se simţea oarecum asemenea unui jucător de fotbal care îşi rupe un picior înscriind golul victoriei.

Aştepta ca motorul să împroaşte uleiul şi apoi să se oprească, dar, dimpotrivă, continua să funcţioneze regulat,

aparatele indicând nivelele normale. În cele din 168 urmă şi-a dat seama că motorul era în perfectă stare de funcţionare; era vorba de lichidul provenind din mecanismul hidraulic care acţiona trenul de aterizare şi voleţii.

A continuat să zboare, scăpând de escorta japoneză. În curând s-a întâlnit şi cu alte aparate din escadrila 3 de bombardiere şi împreună s-au îndreptat spre nava Yorktown. Tot timpul se uita cu atenţie ca nu cumva să fie surprins de vreun aparat Zero, dar nu se vedea niciunul.

În schimb, alţii le-au văzut prea bine. Jos, acţionând asupra avioanelor torpiloare, aparatele Zero nu au putut să înfrângă atacul bombardierelor, dar acum se aflau într-o poziţie care le permitea să le atace în timp ce reveneau la zbor orizontal. Întărâtate de priveliştea celor trei portavioane în flăcări, aparatele Zero încercau din răsputeri să se răzbune.

O rafală de proiectile trasoare şi-au tăiat drum la suprafaţa apei în jurul aparatului lui Meclusky. Două aparate Zero au început să-l atace rând pe rând.

Erau cu mult mai rapide decât aparatul lui Meclusky, aşa că a găsit doar un singur mijloc de a se apăra: de fiecare dată când îl ataca un Zero, făcea un viraj brusc spre acesta, şi astfel îi oferea japonezului un obiectiv mai greu de lovit, iar mitraliorului său Chochalousek posibilitatea de a fructifica experienţa pe care o dobândise cu puţin timp în urmă la şcoala de mitraliori.

Cele trei aparate au continuat să se lupte vreo cinci sau şase minute. Apoi un japonez a lovit aparatul lui Meclusky. Partea stângă a cabinei era avariată, iar lui i se părea că-l lovise cineva în umăr cu un ciocan mare. Era convins că nu mai avea scăpare.

Răpăiala mitralierelor a încetat. L-au lovit oare şi pe Chochalousek? Meclusky l-a chemat pe firul interior, dar nu a primit niciun răspuns. Deşi umărul îl durea îngrozitor, a reuşit să se întoarcă şi să se uite în spate. Chochalousek

era teafăr, la locul lui, cu mitraliera gata să tragă. A izbutit în cele din urmă să nimerească un Zero, iar celălalt a plecat.

Aparatul ZBD şi-a continuat zborul, mândru de numeroasele suveniruri ale duelului. Aparatul fusese lovit de 55 de ori, fără a mai ţine seama de câteva lovituri suplimentare ale lui Chochalousek. Observând că ţevile mitralierei sale jumelate erau la o depărtare de 20 cm una de alta, mitraliorul nu vedea niciun motiv care l-ar fi împiedicat să tragă prin ambele părţi ale cârmei în acelaşi timp.

Din fericire, le mai rămăseseră destul din cârma de direcţie pentru a putea ajunge acasă.

Ajutorul de mecanic F.D. Adams, omul din coadă de pe aparatul lui Pittman, a avut o aventură diferită cu mitraliera sa dublă. Mitraliera s-a desfăcut de pe afet în timp ce Pittman bombarda în picaj, dar Adktns a reuşit să o prindă şi să o ţină fixă. Apoi, pe când reveneau la zbor orizontal, au fost atacaţi de un aparat Zero.

Fixând mitraliera pe fuzelaj, Adkins a deschis focul şi a doborât avionul inamic.

Nimeni nu a putut să înţeleagă cum a reuşit: arma cântărea circa 90 kg, iar el era un tânăr foarte firav. Când s-au întors pe Enterprise nu a fost în stare nici măcar să mişte arma.

Şi, bineînţeles, unii nu s-au mai întors de loc. Un aparat Zero a ciuruit rezervorul lui Pentand, silindu-l să amerizeze la numai 30 de mile depărtare de japonezi. Alţii, pur şi simplu au dispărut fără o vorbă sau au mai apucat doar să transmită un scurt mesaj prin care anunţau că erau pierduţi. Dar toţi aceia care au reuşit să plece nevătămaţi, care au reuşit să scape de focul tunurilor de pe portavioane, care au trecut prin vâlvătaia de foc a escortei, care au scăpat de ultimele aparate Zero feroce s-au simţit animaţi de o nouă vitalitate când s-au întors teferi acasă. Unii, ca de exemplu John Snowden, mitralior pe

aparatul lui Dusty Kleiss, au fost cuprinşi de un nou elan de gratitudine: „O senzaţie măreaţă că era cald şi soare, că aparatul era întreg şi că am rămas în viaţă după cele prin care am trecut”.

Stan Ring, comandantul grupului aerian de pe Hornet, era foarte decepţionat.

Recunoaşterea efectuată în sud a rămas fără niciun rezultat; acum se întorcea înapoi pe navă, cu toate bombele puse cu grijă sub aripile avioanelor.

Şi, pe deasupra, cele mai multe dintre bombardierele din escadrila 8 nu au reuşit să capteze semnalul de rechemare al navei Hornet şi au tot zburat în cercuri, consumând şi cantitatea mică de benzină pe care o mai aveau. Din fericire, Midway era la o distanţă de numai 60 – 70 de mile, aşa încât comandantul, locotenent-comandorul Ruff Johnson, a hotărât să se alimenteze acolo înainte de a zbura mai departe.

Chiar şi această măsură a venit prea târziu pentru trei din avioanele escadrilei.

Aspirantul Guillory şi-a terminat benzina la o depărtare de 40 de mile de insulă, apoi aspirantul Wood a fost constrâns să amerizeze la o distanţă de 10 mile. şi, în sfârşit, aspirantul Auman a coborât chiar în lagună. Celelalte unsprezece aparate s-au apropiat cu multă precauţie, ca nu cumva garnizoana de la Midway să tragă înainte de a le identifica.

Au aruncat bombele pe recife, sperând că acest lucru va fi interpretat ca un semn de prietenie, dar a avut aproape un efect contrar. Teoria favorită a colonelului Shannon era tocmai că atacul avea să înceapă prin operaţii de dinamitare a recifelor, şi chiar asta părea că se întâmplă. Câteva focuri izolate ale apărării antiaeriene au atins trei dintre avioane; apoi nişte ochi pătrunzători au detectat binecunoscuta siluetă bondoacă a avioanelor ZBD.

Locotenentul Stan Ruehlow, conducând înapoi spre Hornet escadrila 8 de vânătoare, a preferat să nu se

oprească la Midway. Baza era în apropiere şi ştia că escadrila nu mai putea să ajungă până la navă, dar coloana aceea de fum care se ridica deasupra atolului era prea ameninţătoare. Putea însemna orice, chiar şi o invazie.

Era mult mai bine să nu rişte şi să se apropie cât mai mult posibil de Hornet.

Radioul său nu mai funcţiona şi sistemul de ghidare YE-ZB pentru întoarcere era defect, dar dacă ar fi ajuns destul de aproape, într-un fel sau altul, nava ar fi putut prinde semnalizarea sa. Aşa că au zburat mai departe. După zece minute benzina din rezervoare a scăzut şi, în cele din urmă, primul aparat de vânătoare a căzut. Apoi a urmat un al doilea. Ruehlow îi urmărea cum cădeau unul după altul

— Câte un aparat singur sau două dintr-odată – până când, în cele din urmă, nu au mai rămas decât locotenent-comandorul Pat Mitchell, aspirantul Dick Gray şi el. Apoi au căzut şi Mitchell şi Gray.

Ruehlow a rămas singur, în câteva minute avea să-i vină şi lui rândul şi, gândindu-se că unde-s mulţi puterea creşte, a făcut un viraj şi a amerizat cu toată forţa lângă Mitchell şi Gray. La ora 11 nu mai exista niciun aparat din întreaga escadrilă 8 de vânătoare.

Avea o singură consolare. Cam cu o jumătate de oră mai înainte Ruehlow privise spre nord şi atunci a văzut în depărtare flota japoneză, în căutarea căreia îşi petrecuse toată dimineaţa. Oricât de decepţionat ar fi fost că descoperise inamicul acum, când în rezervoare nu se mai găsea picătură de benzină, cele trei portavioane în flăcări constituiau „o privelişte frumoasă”.

Alţi cinci spectatori americani urmăreau şi mai îndeaproape spectacolul. Tony Scheider din escadrila 6 de bombardiere ştia acum prea bine că rămăsese fără benzină deasupra flotei japoneze, şi nu deasupra celei americane. Planând cât mai departe posibil, privea bombardierele atacând în picaj. Era mândru de băieţi şi necăjit că nu a

fost în stare să-şi economisească mai bine benzina. În cele din urmă a reuşit să amerizeze dincolo de raza vizuală a japonezilor. Dar era destul de 171 aproape Pentru a vedea fumul, şi uneori avea impresia că auzea din depărtare zgomotul exploziilor, ceea ce îi dădea o deosebită satisfacţie.

Alţi trei americani au fost mai puţin norocoşi. Un pilot şi mitraliorul său din escadrila 6 de recunoaştere au fost pescuiţi de către distrugătorul japonez Makigumo, iar un tânăr aspirant din escadrila 3 de avioane torpiloare a fost cules de nava Arashi. Nu se ştie precis ce a urmat după aceea, dar, fără îndoială, nu a putut fi prea plăcut. Acum speranţele şi navele lui Nagumo erau spulberate; probabil că interogatoriul nu a fost prea politicos. În orice caz, oamenii au început să vorbească.

Mai rămăsese şi un alt martor american. Uitându-se pe furiş de sub perna neagră care plutea în voie printre rămăşiţele de la suprafaţa apei, aspirantul George Gay era teafăr şi liber.

Până când au apărut bombardierele în picaj, şi-a petrecut cea mai mare parte din timp urmărind un portavion din apropiere cu multă atenţie, complet detaşat, ca şi cum ar fi făcut un studiu. Nava se ocupa cu recuperarea avioanelor Zero, şi Gay a observat cu atenţie că aparatele se pregăteau de aterizare de departe şi de la înălţime (de la o altitudine de aproximativ 300 – 500 m), zburând apoi drept în direcţia pupei. Aparatele aterizau la intervale mult mai lungi decât cele ale americanilor, dar ceea ce l-a impresionat mai mult a fost dispozitivul de frânare.

Studiile sale au fost întrerupte când un crucişător din escortă a trecut la o distanţă de vreo 500 în Cei de pe crucişător nu l-au văzut, şi el şi-a reluat observaţiile.

Apoi au sosit bombardierele americane în picaj. Gay le-a urmărit şi pe acestea cu viu interes profesional şi i s-a părut că niciodată nu au fost într-o formă mai bună.

Aparatele ZBD bombardau mai repede şi mai jos decât atunci când făceau exerciţii. S-a surprins ovaţionând şi aplaudând de fiecare dată când o bombă lovea ţinta.

Comandorul Ryusaku Yanagimoto a luptat cu disperare să ţină nava Sōryū sub control. Trei bombe scoseseră din funcţiune tuburile de portavoce, telefoanele de pe puntea de comandă, telegraful din compartimentul maşinilor – nu mai exista nicio posibilitate pentru transmiterea ordinelor.

Deşi fusese foarte rău ars, căpitan-comandorul Ohara a preluat comanda operaţiei de stingere a incendiilor. Deoarece nu putea să comunice cu restul navei de pe puntea de comandă, întregul sistem de comunicaţii fiind distrus, a coborât 172 pe puntea inferioară la postul de comandă aeriană, în speranţa că de acolo îi va fi mai uşor să dirijeze operaţiile. Dar nu era nimic de făcut, toate pompele principale de incendiu fiind distruse. Ohara s-a dus apoi pe puntea de decolare, unde în cele din urmă a leşinat din cauza arsurilor. În stare de inconştienţă. a căzut sau a fost aruncat peste bord de un suflu. Când şi-a revenit, era în apă. Unul dintre farmaciştii adjuncţi înota alături de el, plesnindu-l peste faţă ca să nu leşine din nou şi să se înece.

La ora 10, 40 amândouă maşinile se opriseră şi întreaga navă era în flăcări.

Focul a ajuns până la magazia torpilelor, iar explozia care s-a produs a despicat aproape în două nava. La ora 10, 45, grav rănit, comandorul Yamagimoto a ordonat să se abandoneze nava.

Când s-a primit ordinul, Mori şi ceilalţi piloţi proveniţi din camera de instructaj erau îngrămădiţi într-un colţ al punţii unde se aflau bărcile de salvare, sub puntea de comandă. Stăteau atât de înghesuiţi unii în alţii, încât nu puteau nici măcar să ridice braţele. Deoarece se îngrămădeau tot mai mulţi acolo, au început să se urce unii pe umerii celorlalţi pentru a face loc. În acest timp

flăcările se apropiau din ce în ce mai mult.

Cineva a încercat să coboare un cuter, dar barca s-a blocat în grui, într-o parte, cealaltă parte căzând. Curând mulţi au început să sară în apă. Mori a ezitat, distanţa până jos i se părea prea mare. Apoi a observat că valurile mari ale Pacificului ridicau apa uneori la un nivel mai uşor accesibil. Aşteptând cu grijă momentul exact, a sărit de pe punte şi s-a agăţat de o frânghie care atârna de o macara, sperând ca în felul acesta să se poată lăsa în apă. Dar capătul celălalt al frânghiei era liber, aşa încât frânghia a alunecat în scripete şi Mori a căzut ca plumbul direct în apă.

S-a ridicat la suprafaţă şi s-a îndepărtat de navă. În momentul următor, o barcă a căzut în apă chiar lângă el. Barca era cu fundul în sus, dar Mori, cu ajutorul altor oameni, a îndreptat-o, şi apoi, servindu-se de una din cizmele sale de zbor, a golit-o. S-au urcat toţi şi au început să vâslească. Înaintau greu, căci nu aveau decât o singură ramă.

Subofiţerul Ottawa, care înota ceva mai departe, nu a avut nici măcar o asemenea barcă. Dar poseda poate ceva mai bun. În buzunarul jachetei sale de zbor păstra încă talismanul norocos de la racla Narita de lângă Tokio.

A continuat să înoate – singur şi totuşi nu singur. De fiecare dată când valul îl ridica putea să privească „în vale”, unde vedea sute de capete ieşind din apă în 173 jurul său. În depărtare se contura nava Sōryū şi mai departe Kaga arzând.

Căldura degajată de incendiu era acum atât de puternică pe Kaga, încât căpitan-comandorul Amagai nu mai putea rămâne la postul de comandă aeriană.

Nimeni nu mai dădea ordine, şi Amagai a hotărât din proprie iniţiativă să coboare pe puntea de dedesubt şi să organizeze o echipă pentru stăvilirea focului.

Explozii violente au avariat nava, aruncând în toate părţile oameni şi bucăţi mari din avioane asemenea unor

proiectile. Amagai nu a reuşit să mai ajungă până la puntea hangarelor, unde incendiul era de o deosebită intensitate. Pe punte era un adevărat infern.

Când a auzit strigându-se că puntea hangarelor ardea, subofiţerul Morinaga a alergat acolo imediat după bombardament, dar situaţia era disperată. Niciuna din pompele principale de incendiu nu mai funcţiona. Morinaga a organizat o brigadă cu găleţi, folosind latrinele de pe marginea punţii. Rezultatele au fost jalnice, aşa cum era şi de aşteptat. Apoi a încercat să arunce „combustibilii" peste bord, dar pe un portavion toate sunt combustibile. Incendiul şi exploziile se răspândeau mereu, constrângându-l în cele din urmă să se retragă pe o punte mică descoperită, dedesubtul punţii de comandă.

Deasupra totul era în flăcări. Jos, el mai avea o posibilitate de salvare dacă reuşea să ajungă pe puntea inferioară. Scara era incandescentă, dar se găsea un cuter amarat în bordul navei. Parâmele prelatei din pânză erau întinse, dar Morinaga a reuşit să se prindă strâns de ele şi să le slăbească cu degetele. Cu multă greutate, el a trecut pe dedesubt de cealaltă parte a bărcii şi, în sfârşit, balansându-se, a ajuns pe puntea de dedesubt. Şi acum se mai întreabă cum a reuşit.

În sfârşit, măcar pentru câteva clipe se simţea în siguranţă şi, mai mult decât atât, era în compania unor prieteni. Acolo se mai aflau şi căpitan-comandorul Amagai împreună cu mulţi alţi piloţi. Comandantul grupului aerian de pe Kaga pierduse orice speranţă că ar mai putea stinge focul: singura sa preocupare era să-şi salveze piloţii pentru zile mai bune. Nu se dăduse niciun ordin de abandonare a navei, dar ce importanţă putea să mai aibă aceasta? Din proprie iniţiativă le-a spus piloţilor săi: „Săriţi în apă!"

Morinaga şi-a smuls de pe el costumul de zbor de vară, cizmele de zbor, chiar şi senim bari-ul. Rămas numai în şort, s-a aruncat în apă cât a putut mai departe.

Câţiva dintre noii recruţi au spus că nu ştiau să

înoate, dar Amagai i-a silit să sară: în orice caz era mai bine decât să rămână acolo. Numai locotenentul Ogawa, 174 adjunctul grupului, nu a sărit. Era prea grav rănit de una dintre primele bombe.

Şi-a luat rămas bun de la Amagai şi, clătinându-se, s-a îndreptat spre flăcările care cuprinseseră nava.

Odată ajuns în apă, Amagai s-a îndepărtat de navă, înotând bras într-un fel care nu se potrivea cu reputaţia sa de aviator cutezător al lui Nagumo. A sărit la timp. S-a întors şi a văzut că vopseaua de pe tribordul navei începuse să ardă. A observat că în depărtare Akagi era, de asemenea, în flăcări.

„Toţi cei care nu lucrează să coboare", s-a auzit glasul căpitan-comandorului Masuda de pe pasarela navei Akagi în mijlocul confuziei care domnea acolo.

Incendiul era destul de puternic, iar cei care nu făceau nimic încurcau lucrurile.

Căpitan-comandorul Fuchida, încă foarte slăbit după criza sa de apendicită pentru a fi de vreun folos, a coborât în camera de instructaj. Teiichi Makishima era prea zguduit ca să mai poată filma şi l-a urmat pe Fuchida.

Dar camera de instructaj nu era un loc bun. Acolo se aflau deja o seamă de oameni cu arsuri şi în curând întreaga încăpere s-a umplut cu fum, făcându-se în acelaşi timp şi foarte cald. Fuchida şi Makishima nu au mai putut suporta atmosfera şi au ieşit afară la postul de comandă aeriană. Era limpede că focul se răspândea foarte repede.

Nimeni nu o ştia mai bine decât ofiţerul cu controlul avariilor de pe Akagi, căpitan-comandorul Dobashi. El a desfăcut furtunurile, dar nu era curent şi pompele nu funcţionau. A încercat atunci să inunde depozitul de muniţii, însă valvele erau foarte avariate în toate părţile importante ale pupei. Într-o criză de furie neputincioasă şi-a încins sabia de samurai; dacă nu putea să facă altceva, cel puţin avea să urmeze vechea tradiţie.

Pe puntea de comandă a navei Akagi, căpitan-

comandorul Miura, ofiţerul cu navigaţia, nu mai reuşea să manevreze nava. Bomba care căzuse în partea extremă a pupei blocase cârma navei la 20° spre stânga. Viteza scădea şi nava se învârtea în loc. În zadar dădea Miura ordine să se oprească maşinile, întreaga instalaţie de comunicare era avariată şi în cele din urmă el a trimis pe cineva jos să vadă ce se întâmplă.

Maşinile erau în stare bună, dar s-a descoperit că toţi oamenii din compartimentul maşinilor, din tribord, muriseră sufocaţi din cauza focului aspirat prin tuburile de evacuare. Maşinile continuau să funcţioneze singure într-o atmosferă sinistră.

Cu jumătate din mecanici morţi şi cârma blocată, Miura nu avea decât un 175 singur lucru de făcut: la ora 10, 42 a stins focurile la cazane şi a oprit nava.

De vreme ce nava nu mai înainta, flăcările răbufneau spre partea din provă. La ora 10, 43 un aparat Zero care se afla drept sub pasarelă a luat foc şi vâlvătaia s-a răspândit repede până sus, cuprinzând şi pasarela. Flăcările atingeau geamurile, iar căldura devenise de nesuportat.

Amiralul Kusaka şi-a dat seama că Akagi nu mai putea servi ca navă-amiral.

Nu mai putea fi manevrată, focul se răspândea peste tot, radioul nu mai funcţiona şi era imposibil să se dirijeze bătălia cu semafoare şi fanioane de semnalizare de pe o punte de comandă în flăcări. I-a cerut amiralului Nagumo să se transfere pe altă navă.

„Nu este încă momentul”, a murmurat Nagumo, stând nemişcat lângă busolă.

A venit apoi comandorul Aoki, care l-a rugat cu lacrimi în ochi: „Lăsaţi nava Akagi în seama mea; trebuie să ridicaţi pavilionul pe o altă navă”.

Nagumo a refuzat din nou.

Pentru un om cu spirit practic cum era Kusaka era prea mult. Spiritul de samurai rămânea, desigur, un lucru

foarte înălţător, dar nu se putea conduce o flotă de pe o navă-amiral în flăcări. „Sunteţi comandantul suprem al primei forţe de şoc de portavioane, ca şi comandantul navei Akagi – s-a adresat el cu severitate amiralului.

— Datoria dv. este să continuaţi bătălia”. După o lungă tăcere, Nagumo şi-a dat asentimentul, făcând un semn aproape imperceptibil din cap.

Nu era timp de pierdut. În apropiere se afla distrugătorul Noioaki; aveau să se ducă acolo. Kusaka a ordonat să se semnalizeze hotărârea şi să se trimită o ambarcaţiune. Apoi a cerut şefului secretariatului amiralităţii, căpitan-comandorul Nishibayashi, să cerceteze care este calea cea mai bună pentru a ieşi din acel furnal. Nishibayashi s-a întors de îndată în fugă: toate coridoarele de dedesubt erau în flăcări.

Singura modalitate de ieşire era prin fereastră. La ora 10, 46 au deschis o fereastră din partea opusă vântului, au aruncat două frânghii şi au început să se caţere. Nagumo a ieşit primul. Expert în judo, el a ajuns foarte uşor pe puntea de decolare. Kusaka l-a urmat folosind cealaltă frânghie. Fiind cam gras şi lipsit de agilitate, nu a fost chiar aşa de simplu pentru el să coboare. Nu s-a putut ţine agăţat şi a căzut ca un bolovan pe punte, luxându-şi amândouă gleznele.

Pentru moment el nici nu şi-a dat seama. Muniţiile explodau, proiectile zburau în jur şi, culmea ghinionului, şi-a pierdut şi pantoful stâng. I-a sărit din picior 176 când a căzut, ajungând într-o parte a punţii care era în flăcări. Ce era mai bine: să încerce să-şi recupereze pantoful, sau să alerge după ceilalţi cu un picior desculţ pe o punte incandescentă?

A ezitat câteva secunde, care i-au părut o eternitate, în timp ce ceilalţi din statul-major – care aşteptau acum pe puntea ancorei – îi strigau să se grăbească. În cele din urmă a luat-o în grabă după ei., când fugind, când sărind, arzându-se la picior aşa cum era de aşteptat.

Ambarcaţiunea de pe Nowaki era acostată şi toţi s-au îngrămădit acolo. Dar, în loc să plece spre Nowaki, s-a îndreptat către crucişătorul Nagara, care între timp se apropiase. Acesta era mai mare şi mult mai bine echipat. Dar, oriunde s-ar fi dus, nimic nu le putea uşura durerea. În timp ce se îndepărtau de nava Akagi, cuprinsă de flăcări şi zguduită în fiecare clipă de o nouă explozie, locotenent-comandorul Chuichi Yoshioka simţea că îşi lăsase acolo inima.

La ora 11, 30 Nagara a coborât scara de frânghie şi Nagumo împreună cu statul său major s-au suit la bord. Au fost întâmpinaţi pe partea superioară a pupei de către contraamiralul Susumu Kimura, care comanda escadrila 10 de distrugătoare şi folosea crucişătorul ca navă-amiral.

Primele cuvinte ale lui Nagumo au fost: „Kimura, crezi că Nagara poate să remorcheze nava Akagi?”

„Dată fiind situaţia în care se găseşte Akagi, cred că e cam greu”, a răspuns Kimura, căutându-şi cuvintele cu mult tact.

Kusaka s-a dus imediat pe puntea de comandă să înalţe pavilionul de viceamiral pentru Nagumo. Cum nu se găsea niciun asemenea pavilion la bord, a luat pavilionul lui Kimura de contraamiral, care de fapt era la fel, cu excepţia unei dungi roşii la bază. Aceasta a fost scoasă, iar pavilionul astfel despuiat a fost înălţat. Zdrenţuit cum era, servea parcă de simbol al flotei avariate.

După cum se părea, amiralul Isoroku Yamamoto se simţea mult mai bine. Cu o zi mai înainte fusese cam indispus, dar în dimineaţa aceea şi-a luat, ca de obicei, micul dejun format din: orez fiert, supă de miso, ouă şi peşte uscat.

Vanitatea sa părea să fie satisfăcută. Cei mai mulţi ofiţeri din statul-major erau îmbrăcaţi în ţinută de campanie sau în uniforma obişnuită albastră (câţiva filfizoni purtau şorturi după modelul britanic), dar comandantul-şef împreună cu statul său major şi căpitan-

comandorul Takayanagi erau strălucitori în uniformele lor albe scrobite. Yamamoto purta chiar şi mănuşi.

Acum, amiralul se afla pe pasarela marii nave Yamato primind rapoarte, scrutând întinderea oceanului, urmărind din când în când cele 18 nave ale forţei principale. Era ora 07,00 şi formaţia sa era cam la vreo 450 de mile în urma portavioanelor lui Nagumo.

Până acum nu existase niciun motiv pentru o îngrijorare deosebită. Nagumo continua să nu folosească radioul, menţinând tăcerea, şi cei de pe Yamato aflau câte ceva numai din mesajele avioanelor. Aflaseră că avioanele americane PBY găsiseră portavioanele japoneze., că Tomonaga cerea un nou atac asupra Midway-ului., că avioanele staţionate la Midway atacau. La ora 07, 28 au prins raportul avionului nr. 4 de pe Tone care spunea că pe scenă apăruseră nave americane.

Cu toate că întregul plan de luptă al japonezilor fusese bazat pe o presupunere cu totul opusă, amiralul şi statul său major se adaptau surprinzător de uşor la noua situaţie. Departe de a fi alarmaţi, primiseră ştirea cu însufleţire. Dacă flota americană se afla în larg, puteau să o distrugă mult mai repede. Iar când avionul de pe Tone a raportat: „Ceea ce pare a fi un portavion”, au devenit şi mai entuziasmaţi. Comandorul Kuroshima i-a asigurat că Nagumo dispunea de un grup de avioane torpiloare ţinute în rezervă tocmai pentru o astfel de eventualitate.

„Totul se desfăşoară cum am prevăzut”, se gândea în sinea sa căpitan-comandorul Watanabe de la serviciul operaţii. Nimic din ceea ce s-a întâmplat în următoarele două ore nu i-a schimbat părerea. Acum Nagumo deschisese radjoul şi de două ori a comunicat direct cu Yamamoto; în esenţă mesajele au fost absolut liniştitoare: suferiseră numeroase atacuri, fără a avea însă avarii, şi urmărea cu ardoare flota inamică.

Apoi, cu puţin înainte de ora 10, 30 s-a primit un mesaj neaşteptat de la staţia radio. Watanabe l-a auzit la

portavoce: nu era nimic oficial, ci o ştire vagă pe care staţia radio a considerat necesar să o comunice imediat pe pasarelă. O voce precipitată a anunţat: „Hiryū este în flăcări”. Watanabe a alergat la postul de comandă şi i-a comunicat acest lucru direct amiralului Yamamoto. Amiralul l-a întrebat pe căpitan-comandorul Kuroshima dacă nu ar fi mai înţelept să ceară confirmarea lansării avioanelor torpiloare împotriva flotei americane. Dacă nu s-a făcut, s-ar putea să aibă neplăceri.

Nu este necesar, a spus Kuroshima, căci, desigur, atacul fusese lansat. Toate acestea fuseseră prevăzute în planul său.

S-au mai interceptat şi alte mesaje prin radio: un incendiu pe Kaga şi un altul 178 pe Sōryū. Dar statul-major al lui Yamamoto era ferm hotărât să nu se lase impresionat. Nu există niciun motiv să se creadă că avariile erau serioase., era normal ca navele să fie lovite în timpul unei bătălii. Hiryū naviga foarte bine., adevărata bătălie abia începuse.

La ora 10, 50 ofiţerul cu transmisiile de pe Yamato a alergat pe puntea de comandă pentru a-i remite un nou mesaj căpitan-comandorului Wada, ofiţerul cu transmisiile al lui Yamamoto. Acesta a aruncat o privire, apoi în tăcere a înmânat mesajul şefului statului-major, amiralul Ugaki, care la rândul său l-a examinat şi apoi l-a dat comandantului-şef.

Mesajul era din partea contraamiralului Hiroaki Abe, îmbarcat pe Tone. În calitate de vicecomandant al forţei de şoc, el îşi asumase funcţia, în mod automat când Nagumo a trecut pe Nagara. Abe a comunicat direct, fără niciun înconjur: „Kaga, Sōryū şi Akagi sunt pradă flăcărilor ca urmare a atacurilor aeriene ale avioanelor inamice provenite de la baze terestre şi de pe portavioane. Ne propunem să atacăm portavioanele inamice. Ne retragem temporar spre nord pentru a ne asambla forţele”.

Yamamoto l-a restituit fără a spune un cuvânt. Era

înmărmurit. Căutând să citească ceva pe faţa sa, furierul Noda a văzut că era complet imobil, nici măcar nu clipea.

Odată cu radiodifuzarea ştirilor adresate comandantului-şef, amiralul Abe a trimis un mesaj şi amiralului Yaroaguchi de pe Hiryū, care acum abia se mai vedea spre nord, ordonându-i să atace portavioanele inamice.

Yamaguchi nici nu avea nevoie să i se spună. Toată dimineaţa a vrut să atace.

După ce a aruncat o privire spre norul mare de fum care se vedea departe în faţa provei, a şi dat ordinele necesare. I-a răspuns pur şi simplu lui Abe: „Toate avioanele noastre decolează acum, având ca obiectiv distrugerea portavioanelor inamice”.

Oamenii alergau pe punţile navei Hiryū, pregătindu-se pentru atac. Dacă vreun membru al echipajului nu-şi dăduse încă bine seama de gravitatea situaţiei, era adus repede la realitate. Au fost descrise succint prin megafoane avariile suferite de celelalte trei portavioane şi s-a anunţat că „navei Hiryū îi revine acum sarcina să continue lupta pentru gloria şi măreţia Japoniei”.

Comandantul grupului aerian, locotenent-comandorul Kawaguchi, a trasat un plan de atac. Idealul ar fi fost, natural, să se dea un atac simultan, coordonat cu bombardierele în picaj şi avioanele torpiloare. Dar ar fi trebuit cam o oră să sc. 179 instaleze din nou torpilele pe aparatele care se întorseseră de la Midway, şi nu mai era timp pentru asemenea operaţii. Bombardierele în picaj erau gata, trebuia să plece imediat, iar avioanele torpiloare aveau să le urmeze mai târziu. Lucrul cel mai important era să se lanseze atacul – orice fel de atac – cât mai curând posibil.

Locotenentul Michio Kobayashi a înţeles aceasta foarte bine. El avea să conducă escadrila de bombardiere în picaj. Alegerea nu fusese făcută la întâmplare. Veteran al bătăliei de la Pearl Harbor, avea la activul său un lung

şir de misiuni. Înalt, tăcut, dădea dovadă de o energie potolită în care Kawaguchi avea mare încredere. Singurul lucru supărător era că mica sa formaţie nu cuprindea decât 18 bombardiere în picaj.

Avioanele de vânătoare care formau escorta erau şi mai puţine. Folosiseră prea multe încercând să acopere portavioanele în atacul de dimineaţă. Acum Kawaguchi nu putea strânge la un loc mai mult de şase aparate la ora 10, 50 totul era gata. Piloţii bombardierelor au început să iasă din camera de instructaj ca de obicei, dar de data aceasta s-a petrecut ceva nou. Înainte de a-şi lua locurile pe aparate, au fost toţi adunaţi pe puntea de decolare, sub puntea de comandă, iar amiralul Yamaguchi le-a ţinut un discurs. Amiralul a subliniat faptul că toţi erau conştienţi de gravitatea situaţiei – doar ei mai rămăseseră – şi deci totul depindea de eforturile lor. Tocmai de aceea nu trebuiau să se avânte în acţiuni riscante. Să nu uite că speranţele Japoniei depindeau de calmul şi abilitatea lor.

Micul grup s-a împrăştiat şi cei 18 oameni s-au îndreptat spre aparatele lor, în timp ce motoarele erau ambalate. Locotenent-comandorul Kawaguchi s-a repezit spre colegul său de la Academie, locotenentul Takenori Kondo, conducătorul unei secţii de bombardiere. Şi-au strâns mâna în timp ce Kawaguchi îl încuraja pe prietenul său. Kondo i-a răspuns surâzând: „Voi face tot ce-mi va sta în putere”. L-a mai salutat o dată şi apoi a plecat.

La ora 10, 54 primele aparate Zero se înălţau zbârnâind de pe puntea de decolare. La ora 10, 58 întreaga forţă de atac îşi luase zborul. Nu şi-au pierdut timpul să se ridice la o altitudine mare şi nici să facă tururi, căci fiecare minut era important. S-au îndreptat imediat spre est.

Urmărind de la postul său de comandă avioanele îndepărtându-se, Kawaguchi se ruga ca înfrângerile suferite să poată fi răzbunate.

— Nemişcaţi în apă.

Trecuseră numai două ore de când Wade Meclusky plecase eu avioanele de bombardament în picaj de pe Enterprise, dar căpitan-comandorului Leonard Dow i se părea o eternitate. Ca ofiţer cu transmisiile al lui Spruance, „Ham" Dow trebuia să ştie rezultatele unui atac mai repede ca oricine, dar de data aceasta habar nu avea de nimic – decât doar că Meclusky ar fi trebuit să se întoarcă de mult.

Conform calculelor, ar fi trebuit să ajungă la obiectiv la ora 09, 20; acum era ora 10,00 şi încă nu se primise nimic de la el.

Pentru ca lucrurile să stea şi mai prost, comunicările prin radio erau tulburate din cauza descărcărilor electrice din atmosferă şi a frecventelor variaţii de intensitate şi, în plus, un prostănac oarecare din Aleutine trimitea mereu mesaje fără importanţă, pe care CINCPAC le retransmitea pentru informarea navei Enterprise, în cele din urmă, Dow i-a rugat pe cei de la Pearl Harbor să nu mai transmită. Dacă nu putea să primească nicio ştire de la Meclusky, măcar să fie scutit de toate aceste informaţii inutile.

Întreaga navă – de fapt toată forţa operativă – de la marinar la comandant, era sub tensiune. Locotenent-comandorul Bromfield Nichol, ofiţerul lui Spruance cu operaţiile, era cuprins de acea „îngrozitoare nelinişte" a omului adânc implicat în stabilirea planurilor de luptă. Locotenentul Wilmer Rawie, un tânăr pilot care nu participase la atac, simţea un gol în suflet la gândul că nu fusese alături de tovarăşii săi care înfruntaseră inamicul.

Pe distrugătorul de escortă Monaghan, un foarte tânăr aspirant numit Robert Gillette era nervos şi plin de nerăbdare ca şi ceilalţi. Apoi l-a observat pe comandant, locotenent-comandorul Bill Burford, cufundat cu totul în lectura unei cărţi. Burford nu era dintre cei care stau deoparte în timp ce alţii se agită (la Pearl Harbor a izbit un submarin de buzunar trecând peste el), iar Gillette îşi închipuia că acum probabil revedea unele noţiuni de

tactică în vederea bătăliei iminente.

Dacă cineva s-ar fi uitat mai bine însă, ar fi văzut că, imperturbabil ca întotdeauna, locotenent-comandorul era aplecat asupra unei cărţi cu ilustraţii umoristice frivole.

La ora 10,05 îndelungata aşteptare a luat sfârşit. În ciuda paraziţilor, a 181 parvenit în cele din urmă un mesaj de la Meclusky în care acesta arăta că luase contact cu inamicul. A urmat apoi o tăcere şi alte perturbaţii atmosferice. La ora 10,08 Miles Browning a urlat prin radio ca ieşit din minţi: „Atacaţi imediat!” Apoi au urmat perturbaţii atmosferice.

Pe distrugătorul de escortă Balch, căpitan-comandorul Edward P. Sauer asculta de asemenea. Recepţia varia atât de mult de la o navă la alta, încât el nu a prins de loc mesajele de contact ale lui Meclusky. Primul indiciu că Meclusky descoperise inamicul a fost o exclamaţie auzită la radio: „Ia te uită cum arde blestematul acela!” Era o voce americană care nu putea fi confundată cu alta.

La postul de radio de pe crucişătorul Astoria, un grup de persoane erau cu aparatul deschis pe lungimea de undă a lui Max Leslie şi a bombardierelor în picaj de pe Yorktown. Dacă Leslie a trimis un raport de contact, ei nu l-au primit niciodată, dar şi ei au prins crâmpeie de semnalizări din care au aflat că se petrecea ceva important. La un moment dat, cu toţi paraziţii, au auzit o voce exclamând pe un ton vesel: „Cum merge, Doc?”

Au urmat apoi alte minute interminabile de aşteptare. În jurul orei 11,00 s-au văzut câteva puncte pe cer înspre vest. Dar era escadrila 6 de vânătoare a lui Jim Gray; oamenii erau profund deziluzionaţi pentru că nu reuşiseră să se întâlnească cu aparatele ZBD; ei nu ştiau nimic despre atac.

În cele din urmă, în jurul orei 11, 50, bombardierele în picaj de pe Enterprise au început să se întoarcă. Nu veneau în formaţii compacte cum plecaseră, ci câte două

sau trei. şi chiar câte unul singur. Wade Meclusky conducea această paradă dezordonată. A fost un zbor de întoarcere greu pentru comandantul grupului aerian. Mai întâi fusese lovit de către japonezi., apoi nava era la o depărtare de 60 de mile de punctul în care trebuia să se afle. şi, în fine, era să aterizeze din greşeală pe Yorktown. Dar acum ajunsese la destinaţie având doar vreo 20 de litri de benzină în rezervor.

În acest moment, ofiţerul care semnaliza aterizările, locotenentul Robin Lindsey, i-a făcut semn să se îndepărteze. Se părea că un alt aparat era încă în spaţiul de aterizare. Dar Meclusky nu putea să mai rămână niciun minut în aer.

I-a dat cu tifla lui Lindsey şi a aterizat.

S-a dus repede să raporteze amiralului Spruance: trei portavioane lovite şi incendiate; un al patrulea nu a fost atins. El îşi dădea încă raportul, când comandantul secund de pe Enterprise, căpitan-comandorul W.F. Boone, a exclamat dintr-odată: „Pentru dumnezeu, Mac, eşti rănit!” Meclusky uitase să menţioneze aceasta, dar sângele se prelingea prin mânecă pe punte. A fost trimis imediat la infirmerie, unde i s-au găsit cinci răni în braţul şi umărul stâng.

În mijlocul confuziei, ştirea pe care a dat-o despre cel de-al patrulea portavion a trecut neobservată. Acelaşi lucru s-a întâmplat şi cu raportul similar al lui Dick Best, care a aterizat câteva minute mai târziu şi s-a prezentat la Miles Browning.

Cei de pe punte numărau cu ochi îngrijoraţi aparatele din fiecare escadrilă care se întorceau. Nu era o sarcină prea veselă. Pe lângă pierderile atât de grele ale escadrilei 6 de avioane torpiloare, fuseseră pierdute, de asemenea, multe bombardiere în picaj, în total 18 din 32.

Cele mai multe dintre ele au rămas fără benzină la întoarcere. Aceasta s-a datorat în parte îndelungatei căutări a inamicului, în parte calculării greşite a punctului

de întâlnire de către nava Enterprise. Cu toate acestea, unii dintre piloţi au reuşit să găsească punctul de întâlnire – locotenentul Dickinson a fost pescuit la numai zece mile depărtare de navă, dar alţii erau pierduţi definitiv.

Locotenentul Charles Ware a condus secţia sa în mod strălucit în timpul atacului şi în două lupte violente cu aparatele Zero., apoi a dispărut, pornind spre bază pe o cale care nu-l putea duce decât în largul oceanului.

Aviatorii de pe Hornet au suferit pierderi şi mai grele. Stan Ring a adus înapoi la bord în stare perfectă escadrila 8 de recunoaştere după căutări zadarnice în sud; unul din avioanele escadrilei 8 de bombardiere a venit cu ei; apoi nu a mai apărut niciun avion. Când Clayton Fisher, pilotul unicului bombardier care s-a întors, s-a dus în camera de instructaj a escadrilei, piloţii care nu luaseră parte la atac s-au strâns în jurul lui plini de îngrijorare: „Fisher, eşti singurul pilot din escadrila noastră care ai venit înapoi. Nimeni din escadrilele 8 de vânătoare şi 8 de avioane torpiloare nu s-a mai întors!”

În cele din urmă au apărut alte trei aparate ZBD din escadrila 8 de bombardiere şi asta a fost tot. Clipele treceau greu şi nici urmă de ceilalţi.

Dispăruseră 39 de aparate. Singurul care a mai sosit după aceea a fost un aparat de vânătoare de pe Yorktown, foarte rău avariat în urma unei lupte cu un aparat Zero. La întoarcere, pilotul, rănit, a aterizat pe Hornet, primul portavion american pe care l-a văzut. Aterizând greoi pe puntea navei, mitralierele sale s-au descărcat, distrugând grupul de suprastructuri şi omorând câţiva oameni. Echipajul, profund zguduit, şi-a luat locurile la posturile de observaţie.

Membrii escadrilei 8 de avioane torpiloare care se găseau la bord continuau cu tenacitate să spere. Ofiţerul cu personalul, locotenentul George Flinn, ştia că avioanele puteau să se menţină în zbor maximum 5 ore şi 20 de minute, dar mult după ce trecuse acest timp limită, el

continua să scruteze cerul. Cine ştie prin ce miracol puteau să apară. Chiar şi atunci când toţi ceilalţi pierduseră orice speranţă, el continua să-i aştepte cu pui calzi.

Pentru cei de pe Yorktown, cel puţin, aşteptarea nu a fost atât de lungă.

Lansate cu o oră mai târziu, avioanele de pe această navă, cu excepţia avionului de vânătoare care aterizase pe Hornet, nu au avut dificultăţi în găsirea navei la întoarcere. Nava a fost exact acolo unde spusese căpitan-comandorul Arnold. La ora 11, 15 bombardierele în picaj ale lui Max Leslie se aflau deasupra portavionului, dar în ultimul moment s-a hotărât să li se dea întâietate la aterizare avioanelor din escadrila 3 de vânătoare. Oamenii lui Jimmy Thach rămăseseră aproape fără benzină. Bombardierele au început să facă tururi deasupra navei, dar nu au rezistat tentaţiei de a comunica imediat ştirile bune. Unul din ele a semnalat cu o lampă Aldis că scufundaseră un portavion inamic. Forţa operativă

17 a fost cuprinsă de un val de entuziasm şi imediat au început să se răspândească tot felul de zvonuri. Se spunea că aviatori japonezi, pierzându-se de navele lor, au aterizat la Midway şi s-au predat americanilor.

Amiralul Fletcher nu era încă dispus să sărbătorească evenimentul. Trebuiau să fie patru portavioane şi nu avea ştiri decât despre două. Nu primise de cinci ore niciun mesaj de la avioanele PBY, iar de la aparatele sale care acum făceau tururi deasupra nu se putea obţine o imagine clară a situaţiei. Mai existau într-adevăr alte două portavioane? Dacă da, unde se aflau?

A hotărât să mai facă o recunoaştere la nord-vest. La ora 11, 20 l-a trimis pe locotenentul Wally Short cu zece din cele şaptesprezece bombardiere în picaj pe care le ţinuse în rezervă toată dimineaţa.

Între timp se întorsese şi Jimmy Thach, şi după o altă întrerupere, pentru a schimba şi a întări patrula aeriană de

acoperire, avioanele de vânătoare au început să aterizeze în jurul orei 11, 45. Din nou echipajul a trecut prin chinuitoarea situaţie de a număra aparatele care se întorseseră. Ar fi putut fi mai rău: patru din şase avioane s-au întors la bază.

Thach s-a grăbit să se prezinte la amiralul Fletcher pentru a-i raporta: trei portavioane fuseseră scoase din luptă şi bătălia pare că se desfăşoară „în favoarea noastră”. O parte din mister era lămurită acum. Fletcher ştia că mai era cel puţin un al treilea portavion. Dar unde se găsea al patrulea? Thach nu era în măsură să răspundă. El le văzuse numai pe cele trei arzând. Nu ştia dacă mai era încă unul sau nu.

În acel moment alarma aeriană de pe Yorktown a început să sune: avioane, o mulţime de avioane veneau dinspre vest. Amiralul Frank Jack Fletcher ştia acum cu toată certitudinea că se afla într-adevăr şi un al patrulea portavion japonez pe undeva prin împrejurimi. „Avioane, 32 de mile, se apropie”, anunţa la ora 11, 52 operatorul radar de pe nava Yorktown, radioelectricianul Bennett. Zborul lor în urcare excludea posibilitatea că ar fi fost vorba de aparate prietene sau avioane torpiloare japoneze. Totul făcea să se creadă că erau bombardiere în picaj inamice, iar întrucât nava Yorktown era prima care se afla în calea lor, era clar că ea va fi ţinta atacului. Distrugătoarele din escortă s-au apropiat; crucişătoarele Astoria şi Portland s-au îndreptat în partea tribordului, plasându-se astfel între portavion şi uraganul care avea să vină. Yorktown a întors spre sud-est, oferindu-le agresorilor pupa, şi în acelaşi timp şi-a mărit viteza de la 25 la 30, 5 noduri.

Se luau toate măsurile pentru ca nava să fie pregătită de luptă. Conductele de combustibil au fost golite şi umplute cu anhidridă carbonică. Un rezervor portabil cu benzină care se afla pe puntea de decolare a fost aruncat peste bord. Echipele pentru reparaţii erau la posturile lor,

medicii şi infirmierii se aflau la posturile de prim-ajutor. Servanţii stăteau lângă tunuri, ale căror ţevi fuseseră îndreptate spre vest.

Niciun alt portavion nu s-ar fi putut lăuda cu o putere de foc mai mare.

Locotenent-comandorul Leonard Davis, ofiţerul cu artileria de pe Yorktown, avea teoria lui că dacă trimiţi suficiente proiectile împotriva unei forţe aeriene care atacă, mai devreme sau mai târziu acestea au să nimerească un număr de avioane. Punându-şi în aplicare această teorie, a ajuns chiar să împrumute toate mitralierele nefolosite de pe avioanele din hangare şi le-a legat de balustrada punţii.

Dar apărarea principală a navei o constituia patrula sa aeriană de acoperire; 12 avioane de vânătoare care zburau tot timpul deasupra navei. De îndată ce s-a dat alarma, locotenent-comandorul Pederson a ordonat avioanelor să se îndrepte spre aparatele inamice care se apropiau. Acum convergeau toate spre un punct, la o altitudine de 3.000 în 15 – 20 de mile la vest. Pilotând avionul său F_4F, locotenentul Scott Mecuskey a zărit drept înainte un grup de 18 avioane venind direct spre el. Atunci a simţit un fior furnicându-l în tot trupul, ca înaintea începerii unui meci de fotbal.

Locotenentul Yasuhiro Shigematsu nu a putut să reziste ispitei. Cele şase aparate Zero ale sale trebuiau să escorteze bombardierele în picaj de pe Hiryū în zborul lor spre flota americană. Dar acolo jos se afla un grup de avioane ale S.U.A.

care se întorceau la navele lor. Păreau a fi avioane torpiloare (în realitate erau avioane ZBD), dar orice fel de aparate ar fi fost, constituiau în acel moment un obiectiv ideal. Shigematsu s-a gândit că avea tot timpul să le lichideze şi să se întoarcă la postul său înainte ca bombardierele locotenentului Kobayashi să fi ajuns forţa inamică.

Aparatele Zero au coborât asupra ZBD-urilor, dar aviatorii americani s-au dovedit a fi mult mai oţeliţi în luptă decât se aşteptau japonezii. Shigematsu nu a reuşit să doboare niciunul, în schimb americanii au lovit două dintre avioanele japoneze, constrângându-le să se întoarcă la bază şchiopătând. Total decepţionat şi ruşinat, el a renunţat la luptă şi l-a ajuns din urmă pe Kobayashi. Aparatele de vânătoare au sosit la timp, dar acum rămăseseră doar patru ca să protejeze bombardierele.

Formaţia şi-a continuat zborul. Avioanele de recunoaştere nr. 4 şi nr. 5 de pe Chikuma primiseră ordin să indice drumul, dar acum Kobayashi avea călăuze mult mai bune. Avioanele pe care le atacase Shigematsu nu erau singurele aparate americane în zbor spre bazele lor. Cerul era plin de asemenea avioane, toate întorcându-se după atacul asupra portavioanelor japoneze. Kobayashi s-a strecurat după unul din aceste grupuri, urmându-l.

Puţin înainte de amiază, la o distanţă de 30 de mile în faţă, a văzut tocmai ceea ce căuta. Acolo jos, după o masa de nori, înconjurată de crucişătoare şi distrugătoare bine înarmate, înainta un mare portavion. El a deschis radioul şi a ordonat celor 18 bombardiere ale sale: „Grupaţi-vă în formaţie de atac”.

Apoi, de undeva de sus, au apărut o duzină de aparate de vânătoare americane, care s-au năpustit asupra micii formaţii a lui Kobayashi, împrăştiind avioanele japoneze şi doborând şase din ele.

Aparatele în flăcări i-au amintit locotenentului John Greenbacker, în timp ce le urmărea de pe puntea navei Yorktown, de frunzele care cad toamna din copaci.

Aparatul de radio-director al avioanelor de vânătoare răsuna de vocile însufleţite ale aviatorilor care se aruncau asupra prăzii: „12.02: la toate aparatele Scarlet, bandiţi la 8 mile, 255 °. 12.04: aparate încă în zbor. 12.04: OK, Scarlet 19, rupe-l în bucăţi; la o depărtare de circa 5 mile, trei bombardiere inamice gata de atac. 12.05: TALLY-HO!

Regrupaţi-vă după mine. Scarlet 19, atacă bombardierele acelea de la dreapta mea. Înainte!” Locotenentul Greenbacker era sigur că niciunul dintre aparatele japoneze nu va scăpa, dar opt au reuşit să treacă. Acum se îndreptau spre Yorktown, grupate într-un mare semicerc, unul în spatele celuilalt. Erau încă în afara tirului antiaerian, iar oamenilor din Forţa operativă 17, care se pregătiseră pentru atac, aşteptarea li se părea nesfârşită.

„Ce naiba caut aici?”, se întreba Donat Houle, un tânăr marinar îmbarcat pe distrugătorul Hughes, gândindu-se la căminul său îndepărtat din New Hampshire.

Pe nava Yorktown, mecanicul adjunct Worth Hare aştepta în tăcere la postul său, pe puntea a treia. Era întuneric, iar el se afla jos în adâncul navei. Frica îl făcea să simtă un adevărat foc în stomac. La posturile de prim-ajutor, infirmierii se odihneau în costumele lor izolatoare, acoperindu-şi faţa cu mâinile. Afară pe punte, observatorul britanic, căpitan-comandorul Michael B. Laing, şi-a scos din buzunar un bloc-notes şi a început să noteze impresii pe care urma să le trimită la Londra.

Comandorul Buckmaster a ieşit pe puntea de comandă. În timpul luptei, el trebuia să stea în turela de comandă din provă, dar de acolo nu putea să manevreze. Aşa că îl lăsase pe secundul său înăuntru, ca să-l poată înlocui la nevoie. Buckmaster prefera să stea afară şi să dea instrucţiuni prin deschizăturile înguste din peretele lateral al turelei.

Pe puntea comandantului suprem, amiralul Fletcher continua să lucreze pe hărţile sale. Un ofiţer din statul-major a intrat şi a anunţat politicos: „Domnule amiral, atacul este pe punctul de a începe”.

„Ei bine – a răspuns Fletcher vesel – mi-am pus casca. Pentru moment nu pot face altceva”.

În acele ultime clipe de tensiune, oricât de ciudat s-ar părea, existau totuşi unii oameni care habar nu aveau că

inamicul era gata să atace. Zburând în cercuri deasupra navei, Max Leslie şi escadrila sa de bombardiere în picaj aşteptaseră să aterizeze avioanele de vânătoare, iar acum venea rândul lor. Cu ochii aţintiţi asupra instrumentelor de bord şi ocupaţi să urmărească mişcările navei, niciunul dintre ei nu a observat bătălia aeriană care se desfăşura la nord-vest. De asemenea nu aveau idee despre tensiunea şi agitaţia care domneau la bordul navei de sub ei.

Leslie s-a pregătit să aterizeze primul. Locotenentul Lefty Holmberg îl urma de aproape, preocupat să coboare trenul de aterizaj şi voleţii şi să mărească turaţia 187 elicei. Observase că Leslie se găsea într-o poziţie favorabilă pentru aterizare: era mulţumit văzând că aparatul său se afla la distanţa cuvenită în spatele acestuia.

Dintr-odată, ofiţerul cu semnalizările de aterizare i-a făcut semn să se îndepărteze. Ciudat: Leslie reuşea întotdeauna de prima dată. Holmberg se pregătea la rândul lui să aterizeze. Dar şi el a fost îndepărtat.

Surprins, a zburat aproape de babordul punţii, încercând să descopere de ce nu-l lăsau să aterizeze. Era tocmai la înălţimea bateriei din pupă, când cele 4 tunuri de 125 mm au început să tragă. Fumul, focul şi suflul l-au speriat aşa de tare, încât era aproape să cadă din cabină. Îngrozit, s-a îndepărtat de navă şi l-a ajuns pe Leslie. Radioul de pe Yorktown a anunţat cu întârziere: „Îndepărtaţi-vă, suntem atacaţi”.

Exploziile proiectilelor antiaeriene răbufneau înţesând cerul, dar aparatele japoneze continuau să înainteze. În curând au putut fi văzute chiar fără binocluri.

Un proiectil a lovit unul dintre aparate, care a luat foc şi a căzut. Celelalte şapte şi-au continuat zborul. Acum erau aproape deasupra navei.

Semnalizatorul William Martin le-a urmărit tot timpul cum veneau. El era plasat la un proiector montat pe coşul navei şi avea sarcina să someze avioanele care se

apropiau. Ştia prea bine ce fel de avioane erau acestea, dar ca bun semnalizator le-a somat. Şi-a primit răspunsul destul de repede: avionul din faţă a virat brusc, lansându-se în picaj. Impasibil, Martin a deschis larg obturatoarele proiectorului, sperând să-l orbească cu lumina pe pilot şi să-l facă să greşească ţinta.

Nimeni nu a ştiut dacă a avut vreun efect. În acelaşi moment întreg arsenalul de tunuri automate ale căpitan-comandorului Davis a început să tragă cu un zgomot infernal. Numai de la tribord trăgeau 28 de tunuri diferite. O ploaie de proiectile a rupt bombardierul în două. Dar chiar în timp ce se desfăcea, bomba lui s-a desprins, căzând în jos spre navă. Comandorul Buckmaster, într-o străfulgerare, a avut impresia că are în faţa ochilor un ciudat butoiaş de cuie căzând.

Bomba a căzut pe puntea de decolare în pupa grupului de suprastructuri şi a explodat cu o vâlvătaie roşie-galbenă de vreo 20 m înălţime. Şrapnele s-au împrăştiat de jur-împrejur, secerând servanţii de la tunurile de 25 mm cele mai apropiate: 19 din 20 de la tunul nr. 3 şi alţi 16 de la tunul nr. 4. Trecând prin punte, explozia a incendiat şi trei aparate din hangarul de jos, dintre care unul încărcat cu o bombă de 500 kg. Locotenentul A.C. Emerson, responsabilul punţii 188 hangarului, a deschis repede sistemul de stropire şi o cortină de apă a domolit flăcările.

La tunurile de 25 mm, aspirantul John d’Arc Lorenz s-a ridicat complet ameţit, dar în mod miraculos neatins. Adunând alţi trei supravieţuitori, a reuşit să pună din nou în funcţiune un tun. Focul era cam nesigur, dar patru oameni – dintre care doi răniţi – făceau munca a douăzeci.

Oricât de puţin ar fi fost ceea ce făceau, era totuşi de ajutor. Ceilalţi japonezi continuau să atace şi se putea uşor vedea (aşa cum spunea un marinar) că erau toţi nişte aşi. Exista o mare diferenţă între aceştia şi grupul de calitate mediocră care atacase nava Yorktown în Marea Coralilor.

Erau desigur mai experţi decât majoritatea piloţilor americani. În timp ce aviatorii marinei lansau în mod obişnuit bombele de la o altitudine de 700 în aceste aparate se lăsau în jos sub 300 în apoi reveneau la zbor orizontal, trecând aproape de vârful catargului.

Marinarul George Weise a văzut un aparat venind drept spre el. Ca servant al unei mitraliere de lângă coşul pe care se afla reflectorul lui Martin, a tras în el tot timpul cât cobora în picaj. Avionul însă şi-a continuat picajul, lăsând o bombă care a trecut prin puntea de decolare… prin puntea hangarelor., prin puntea a doua., explodând în cele din urmă la baza coşului de fum, în adâncul navei.

Jos, în camera de control a caldarinei de rezervă, locotenentul Charles Cundiff nu a înţeles niciodată ce l-a făcut să strige în acel moment: „La pământ!” În timp ce oamenii săi s-au culcat pe punte, schije incandescente venind de undeva dinspre provă au trecut cu toată viteza prin peretele din pupa a compartimentului, urmându-şi traiectoria mai departe spre pupă. Niciunul dintre oameni nu a avut măcar o zgârietură.

Dar această bombă a cauzat multe avarii. Flăcările şi fumul au invadat totul: compartimentele de cazane., biroul comandantului secund., laboratorul foto., arhiva navei., spălătoria., laboratoarele pentru analiza apei şi a uleiurilor., bucătăria ofiţerilor., anexele careului ofiţerilor., staţia radar., o întreagă secţiune transversală în structura complexă a unei nave moderne de război. O vâlvătaie de căldură a trecut în sus prin coşul de fum, incendiind vopseaua şi sfărâmând totul.

Semnalizatorul Martin a fost aruncat de pe platforma proiectorului. Avea o senzaţie ciudată că pluteşte în aer destul de sus pentru a putea vedea întreaga forţă operativă. Era sigur că murise şi se gândea că, la urma-urmei, moartea nu-i chiar aşa de rea. După câteva secunde şi-a revenit; era suspendat de balustradă, 189 cu două punţi mai jos decât proiectorul său. De necrezut, dar era

nevătămat.

Marinarul Weise a fost mai puţin norocos. După spusele unora, a fost aruncat în aer atât de sus, încât a atins aripa unui avion japonez care cobora în picaj. În orice caz, în cele din urmă a ajuns pe puntea de decolare cu craniul fracturat.

Nori de fum negri se ridicau de pe nava Yorktown; viteza ei scăzuse la 20 de noduri. Apoi un alt aparat japonez a executat un zbor în picaj, de data aceasta de la tribord spre provă. A fost primul care a atacat din partea aceea şi a reuşit să se strecoare aproape neobservat. S-a auzit tirul antiaerian executat în grabă, dar bomba fusese lansată. A trecut prin ascensorul din provă, explodând 15 în mai jos în spaţiul în care se aflau depozitate cârpele. Întreaga porţiune a fost cuprinsă de un foc puternic persistent, dar ceea ce a îngrijorat echipele de salvare nu ora magazia de cârpe, ci benzina şi proiectilele de 125 mm depozitate alături.

În timp ce bombardierele se îndepărtau în zbor razant deasupra apei, distrugătoarele şi crucişătoarele au început să tragă fără întrerupere cu toate armele. Era emoţionant să vezi inamicul doar la câţiva metri. Oamenii au observat cele mai mici amănunte – o dungă galbenă pe o cârmă, două benzi roşii pe fuzelajul unui aparat – şi au tras fără nicio reţinere. Pe distrugătorul Hughes, aspirantul John Chase de la bateria de 20 mm a urmărit un avion până deasupra navei; şi numai datorită trăgaciului de siguranţă al tunului, oamenii de la acea baterie nu au tras în pasarela propriei lor nave.

Locotenent-comandorul Donald Ramsey s-a alarmat şi a fugit la balustradă, arătându-le pumnul.

Tunarii de pe Astoria urlau ca ieşiţi din minţi, trăgând cu toată viteza – au tras 204 proiectile de 125 mm în zece minute. Capelanul Matthew Bouterse s-a trezit ducând cutii cu muniţii de 25 mm la pupă. Era poate o ocupaţie cam ciudată pentru un capelan, dar Bouterse şi-a

adus aminte de Pearl Harbor şi de faimoasele cuvinte ale capelanului Forgy: „Lăudaţi pe Domnul şi pasaţi muniţiile”.

Revenind la zbor orizontal, unul din bombardierele japoneze s-a îndreptat direct spre Astoria, zburând cam la înălţimea pasarelei. Mitralierele au intrat în acţiune şi au sfărâmat aparatul în bucăţi. În timp ce trecea de-a lungul tribordului, pilotul s-a întors, a făcut cu mâna şi apoi s-a aruncat în mare la pupa navei.

Odată misiunea îndeplinită, japonezul a vrut să îndrepte o privire asupra inamicului înainte de a muri.

La 15 – 20 de mile mai departe spre sud-est, oamenii de pe Enterprise şi Hornet şi restul Forţei operative 16 se străduiau să vadă cum se desfăşoară bătălia. Aveau 190 puţine elemente pentru a putea judeca situaţia: rotocoalele de fum negru ale apărării antiaeriene care se vedeau în depărtare şi câte un avion căzând în mare din când în când. Apoi s-a ridicat un val mare de fum gros. Acesta nu s-a risipit ca fumul tunurilor, ci a rămas la orizont asemenea unei perdele negre imobile.

Amiralul Spruance a înţeles imediat că nava Yorktown fusese lovită.

Spruance a ordonat crucişătoarelor Pensacola şi Vincennes, ca şi distrugătoarelor Beriham şi Balch să pornească în ajutor. Dar cea mai mare parte a celor din Forţa operativă 16 priveau neputincioşi în timp ce la numai 15 – 20 de mile nava Yorktown primea lovitură după lovitură.

Era exasperant în special pentru aviatorii care escortau navele Enterprise şi Hornet. Spre deosebire de restul forţei operative, ei ar fi putut face ceva, şi chiar imediat. Când bombardierele inamice în picaj au trecut prin apărarea navei Yorktown, locotenentul Roger Mehle a cerut permisiunea să plece în ajutor cu cele douăsprezece aparate ale sale. I s-a spus să stea acolo unde se afla. Avea sarcina să apere nava Enterprise. Dar el şi-a extins sectorul de zbor (încălcând ordinele) şi s-a apropiat de

Yorktown.

În cele din urmă a obţinut aprobarea să se ducă, dar a ajuns prea târziu ca să mai intercepteze avioanele inamice. Acestea începuseră bombardamentul. Şi, culmea, mitralierele sale s-au blocat în timp ce se îndreptau spre avioanele din urmă ale coloanei japoneze. El a renunţat, cedând conducerea atacului conducătorului secţiei următoare.

În concluzie nu au făcut mare lucru, iar aparatele de vânătoare de pe Hornet şi mai puţin. Totuşi au fost şi câteva satisfacţii. Aspiranţii Provost şi Halford s-au aruncat împreună asupra unui bombardier în picaj japonez tocmai când acesta se redresa şi o pornea spre bază. Executând un atac de la înălţime şi dintr-o parte, l-au trimis repede în mare.

Curând totul s-a terminat. Oamenii clipeau din ochi şi dădeau din cap; nu le venea să creadă că nu se mai aude niciun foc. Li se părea că tirul ţinuse o eternitate, dar era abia 12, 16: unsprezece minute de când prima navă deschisese focul.

Pe Yorktoum amiralul Fletcher şi statul său major trecuseră de pe pasarelă pe puntea de decolare, alungaţi de la postul de comandă din cauza incendiului structurii interne a grupului de suprastructuri. Pentru moment, radioelectricianul Bennett era singurul care rămăsese acolo, lucrând în mijlocul fumului şi al flăcărilor. De felul său un om foarte îngrijit, acum stătea murdar şi cu hainele 191 mototolite, cu o mască de gaze pe faţă, încercând cu disperare să-şi pună în funcţiune din nou staţia sa de radar. Jos, în bucătărie, unul dintre bucătarii-şefi mai vârstnici l-a găsit pe un altul, prietenul său bun, zăcând mort pe punte. El a izbucnit în hohote de plâns ca un copil.

Căpitan-comandorul Laing stătea pe punte liniştit, imperturbabil, aşa cum trebuie să fie un ofiţer din marina britanică. Mai târziu şi-a dat seama că îşi pierduse blocnotesul negru – şi nu l-a mai găsit niciodată. În cele

din urmă a ajuns la concluzia că probabil i-a fost smuls din mână de suflul unei bombe. S-a resemnat în faţa pierderii, remarcând cu o delicateţe care era cu totul deplasată în marina americană: „Japonezii ăştia au venit de atât de departe ca să-mi distrugă munca de o lună”.

Nu erau necesare bloc-notesuri pentru a face statistici. Numai 7 din cele 16 bombardiere japoneze au reuşit să atace în picaj, 3 din 7 au lovit ţinta – o performanţă remarcabilă pentru un număr atât de mic de avioane. Şi chiar bombele care greşiseră ţinta au avut efectul lor. Una a căzut în apă drept la pupă, omorând şi rănind o mulţime de oameni care se aflau la extrema pupei. O alta a căzut atât de aproape de navă, încât amiralul Fletcher s-a grăbit să se adăpostească. S-a tăiat la cap, lovindu-se de ceva, iar când s-a apucat din nou de lucru, a pătat haina de sânge. În cele din urmă, la sfârşitul atacului, un infirmier i-a făcut un pansament. Apoi nu s-a mai gândit la această întâmplare decât mult timp după aceea, când a primit o „Inimă de purpură”.

Au avut multe pierderi, dar au produs şi inamicului destule. Oamenii din Forţa operativă 17 aveau să discute mult timp în contradictoriu cine doborâse cutare sau cutare aparat, dar asupra unui singur lucru au fost cu toţii de acord: niciunul dintre aparatele japoneze nu a scăpat. Dintre cei şapte care au bombardat, spuneau ei, nu a supravieţuit niciunul care să povestească cum a fost.

„Portavionul inamic este în flăcări”, a transmis prin radio unul dintre piloţii de pe Hiryū la ora 12, 45. Aparatul său era acum la locul de întâlnire, aşteptând să se alăture celorlalte bombardiere în picaj care trebuiau să se întoarcă de la atac.

Un val de entuziasm i-a cuprins pe toţi cei de pe Hiryū. Locotenentul Hashimoto şi-a dat seama că era ceva în neregulă cu acel mesaj. Nu provenea de la locotenentul Kobayashi., nu venea nici măcar de la un conducător de secţie, cum ar fi locotenentul Kondo. Era transmis de un

simplu subofiţer (nici acum nu-şi aminteşte nimeni numele lui) care pilota aparatul nr. 3 din grupul al doilea. Asta însemna că toţi piloţii cu grade superioare fuseseră doborâţi; pierderile erau prea 192 mari pentru incendierea unui portavion.

Hashimoto avea dreptate, dar au scăpat mai mulţi decât şi-au închipuit americanii. În cele din urmă, cinci bombardiere în picaj şi un avion de vânătoare reuşiseră să scape de sub tirul Forţei operative 17. Au scăpat unul câte unul, fără vreo ordine – cum s-au priceput şi cum le-a fost norocul – dar la ora 12, 45 toţi se îndreptau spre Hiryū.

Între timp se pregătea atacul avioanelor torpiloare. Căpitan-comandorul Kawaguchi se ocupase de aceasta imediat după plecarea avioanelor de bombardament Acum era aproape gata. Avea să fie o formaţie cam pestriţă: nouă avioane torpiloare de pe Hiryū plus un orfan de pe Akagi, patru avioane de escortă de pe Hiryū şi unul transferat de pe Kaga, care era în flăcări.

Pentru a se putea aduna şi alte forţe ar fi fost necesar mai mult timp: un lux pe care amiralul Yamaguchi nu şi l-ar fi putut îngădui. Serviciul de informaţii continua să susţină că nu era decât un singur portavion american, dar Yamaguchi începuse acum să se îndoiască. Un singur portavion nu ar fi fost în stare să avarieze astfel navele Akagi, Kaga şi Sōryū. Trebuie să fie şi un al doilea portavion undeva pe acolo. Dar chiar şi aşa, raportul de forţe rămânea de unu la unu şi Hiryū era gata să se bată oricând. Unul din portavioanele americane era acum în flăcări şi avea să fie în imposibilitate de a lua parte la luptă mult timp.

Căpitan-comandorul Clarence Aldrich părea omniprezent. În calitatea sa de ofiţer cu controlul avariilor pe Yorktown, nu se putea plânge că nu avea de lucru

— Trei lovituri, patru incendii serioase la punţile de jos. Dar într-un fel sau altul, Aldrich a reuşit să se ocupe de toate.

Nu era niciun minut de pierdut, în special acum, când ardea magazia de cârpe alături de depozitul de muniţii şi benzină.

Aldrich a inundat magazia de muniţii cu apă din mare, a umplut tancurile de benzină cu bioxid de carbon.

Alte grupe antiincendii reuşiseră să înăbuşe flăcările din grupul de suprastructuri, în timp ce echipe de reparaţii se duceau să lucreze la acoperirea găurilor din puntea de decolare. Gaura mare produsă la pupă, largă de vreo 4 în cerea o pricepere deosebită. A fost acoperită cu grinzi de lemn., o placă de oţel de 6 mm a fost pusă peste acestea, apoi au acoperit-o cu mai multe plăci de oţel legate bine între ele prin nituire. În 20 de minute puntea de decolare de pe Yorktown putea fi folosită din nou.

În tot acest timp, alţii s-au ocupat de ridicarea celor morţi şi de îngrijirea răniţilor. Erau de toate felurile. George Weise, aflat încă într-o stare de leşin după cădere, a fost dus jos, la infirmeria principală. Un băiat tânăr, deşi neatins, se speriase până într-atât, încât îi pierise glasul. Ptyburn, ajutorul şefului de echipaj, fusese rănit la stomac de o rafală de mitralieră. Avea în buzunar 500 de dolari, economisiţi pentru ziua căsătoriei sale. Acum era pe moarte şi ştia că va muri. Şi-a rugat prietenii să ia banii şi să se distreze cum vor putea mai bine.

Jos, mecanicii se străduiau să pună nava din nou în funcţiune. Bomba care explodase în coşul de fum a distrus două cazane şi a stins focul în altele. Un fum dens, negru invadase compartimentele de cazane, sufocând oamenii care stăteau la posturile lor.

Fochistul Charles Kliensmith, un marinar scund şi îndesat, care avea în seama sa cazanul nr. 1, se ţinea bine. Explozia sfărâmase cea mai mare parte din zidăria din interiorul cazanului, dar restul avariilor erau neînsemnate. Împreună cu oamenii săi a aprins focul.

Niciunul din celelalte cazane nu se putea aprinde. Alt fum pătrundea prin conductele de tiraj forţat, înăbuşind

focurile. Echipa lui Kliensmith continua să lucreze, deşi în compartiment era foarte cald şi înăbuşitor, tabla goală devenind incandescentă. Ştiau că ei reprezentau singura sursă de energie pentru pompele şi maşinile auxiliare care menţineau nava Yorktown în viaţă.

Dar cazanul lor nu era suficient pentru a pune în mişcare nava, iar sala maşinilor avea nevoie de aburi pentru a pune în funcţiune turbinele neavariate.

Locotenentul Cundiff, şeful diviziei de cazane, avea arsuri grave, dar îşi dădea seama că trebuie să întreprindă ceva imediat. Aşa bandajat cum era, Gundiff s-a târât în spaţiul unde se aflau ţevile care în mod normal aspirau fumul, expulzându-l prin coş, şi aduceau aer proaspăt înapoi.

Ajungea o privire rapidă de jur-împrejur pentru a înţelege ce se petrecuse.

Bombele distruseseră conducta de tiraj de la cazanul lui Kliensmith, ca şi conductele care duceau aerul la celelalte cazane care puteau încă să producă aburi. În loc să iasă pe coş, fumul de la cazanul lui Kliensmith era tras înapoi în celelalte compartimente de cazane. Kliensmith a primit atunci ordinul să reducă focul la minimul necesar, pentru a menţine în funcţiune maşinile auxiliare, până când se vor face reparaţiile şi se vor aprinde celelalte cazane. Încetul cu încetul aveau să producă suficient abur pentru a pune în mişcare nava.

Amiralul Fletcher nu putea să aştepte. El avea comanda unei flote, iar o navă imobilă în apă nu poate reprezenta un loc bun pentru dirijarea operaţiilor. În plus, radioul nu funcţiona, iar fumul continua să se ridice în nori groşi şi negri, făcând imposibilă folosirea semnalelor cu pavilioane şi a semnalelor luminoase. La ora 12, 30 a hotărât să treacă pe Astoria şi a semnalizat să se trimită o ambarcaţiune în acest scop.

La ora 13,00 baleniera nr. 2 de pe Astoria era lângă Yorktown. De pe puntea de decolare a navei Yorktown s-au

aruncat frânghii cu noduri şi mai mulţi ofiţeri din statul-major au coborât în mâini. Fletcher era pe punctul de a coborî în acelaşi fel, dar apoi i-a venit o idee mai bună. La urma-urmei avea 56 de ani. „Fir-ar al naibii

— Şi-a spus în sinea sa – nu mai pot să mă încumet la aşa ceva”. Au pregătit o frânghie cu noduri şi cu dublă legătură şi amiralul a fost coborât cu toată pompa.

Baleniera a plecat la ora 13, 13, după ce a luat la bord pe Fletcher, o parte din statul său major, câţiva marinari, printre care furierul amiralului, Frank Boo.

Drumul nu a durat decât 11 minute, dar lui Boo i s-a părut foarte lung.

Marea era liniştită, nu se zărea nicio navă sau avion inamic, el era însă sigur că aveau să fie mitraliaţi dacă un nou atac inamic i-ar fi surprins acolo. O balenieră nu trece de la o navă la alta în mijlocul Pacificului fără un motiv important.

Ca lucrurile să fie şi mai complicate, nenumărate învelişuri de proiectile de 125 mm se ridicau în sus şi se lăsau în jos în apă, semănând foarte bine cu periscoapele submarinelor. În special cei de pe Astoria erau foarte speriaţi, căci atâta timp cât l-au aşteptat pe amiral şi-au dat seama că erau o ţintă minunată pentru inamic. Când, în sfârşit, la ora 13, 24, Fletcher s-a urcat la bordul navei Astoria, toţi au respirat uşuraţi.

Trebuiau transferate şi avioanele de pe Yorktown. Chiar dacă puntea de decolare era reparată, nu puteau să o folosească atâta timp cât nava stătea pe loc.

Cele 17 avioane ale lui Max Leslie primiseră ordinul să stea departe de navă în timpul atacului japonezilor. Acum li s-a spus să aterizeze şi să se realimenteze pe Hornet sau pe Enterprise. Puteau să stea acolo până când Yarktown avea să se pună în mişcare.

A fost o uşurare să ştie că aveau un loc unde să aterizeze. Pentru cei mai mulţi de pe bombardierele ZBD a fost o oră de tensiune, cea mai mare parte din timp

încercând să scape de proiectilele inamice şi americane. Un pilot japonez, după ce şi-a terminat atacul în picaj asupra navei Yorktoum, s-a îndreptat direct spre ei, trăgând cu toate mitralierele. Un avion de vânătoare american a apărut dintr-o 195 dată şi l-a doborât. Dar imediat după aceea au fost atacaţi de un pilot „prieten”. A virat în ultimul moment, când o voce a urlat la radio: „Dobitocule, nu vezi stelele albe!”

Eroarea sa era uşor de înţeles. Pe lângă faptul că nu este uşor să identifici, într-o fracţiune de secundă al cui e avionul, totul devenea din ce în ce mai confuz: avioane de pe o navă aterizând pe o alta., patrule aeriene de escortă care îşi încălcau sectoarele., grupuri de avioane de vânătoare care soseau şi plecau.

Transmisiile radiofonice împânzeau spaţiul aerian: un amestec de ordine, de întrebări şi observaţii trimise dintr-o parte în alta în jargonul aviatorilor. Un ascultător inamic care avea aparatul deschis pe frecvenţa de unde folosită de avioanele de vânătoare de pe Enterprise l-a auzit pe „Ham” Dow chemând la bord o secţie de trei aparate pentru a se realimenta. Atunci japonezului i-a venit o idee: de ce să nu cureţe cerul de toate aparatele de vânătoare americane?

Introducându-se pe lungimea de undă respectivă a început să anunţe în englezeşte: „Toate avioanele la bază, toate avioanele la bază”.

„Ăsta a fost un japonez – a urlat Dow.

— Nu ţineţi seama de ordinul de reîntoarcere la bază: el a fost dat de către un japonez”.

Japonezul a repetat ordinul.

„Bestiile acelea au intrat pe lungimea noastră de undă”, a strigat din nou Dow, şi aceasta a fost fraza cea mai politicoasă pe care a rostit-o. Era pentru prima oară în timpul războiului din Pacific că se recurgea la o asemenea înşelătorie. Mai târziu procedeul a fost folosit curent şi de o parte şi de alta, dar la acea dată confirma perfect

concepţia occidentală despre viclenia orientalilor. Era, de asemenea, logic ca americanii să descopere trucul, şi în timp ce Dow blestema şi înjura, piloţii îl ascultau distrându-se şi căpătând un respect din ce în ce mai mare pentru vocabularul său atât de bogat.

Max Leslie a avut o problemă cu totul diferită. Ca şi ceilalţi piloţi ai bombardierelor în picaj de pe Yorktown, el era pe punctul de a ateriza pe Enterprise sau pe Hornet când Bill Gallagher, care era în spate, a văzut ceva în apă, la o depărtare de 8 – 10 mile. Au zburat într-acolo să cerceteze despre ce era vorba, urmaţi de Lefty Holmberg. Era un avion torpilor american pe jumătate scufundat şi echipajul se afla alături într-o barcă de cauciuc. Leslie a anunţat distrugătorul Hammann şi s-a întors apoi la portavion pentru a obţine o nouă indicaţie cu privire la poziţia Forţei operative 16. Între timp aproape şi-a terminat benzina, iar Holmberg avea şi mai puţină decât el. După toate probabilităţile nu 196 puteau să mai ajungă până la Enterprise; era mai prudent să nu rişte şi să amerizeze aproape de Astoria, care se afla chiar sub ei.

Oamenii din escadrila 3 de bombardiere l-au considerat întotdeauna pe Max Leslie ca pe cel mai metodic pilot din lume, şi după cele ce se povesteau în escadrilă, Leslie a amerizat atât de aproape de Astoria, încât era gata să atingă cu aripa scara navei. Versiunea aceasta nu era prea exagerată. Leslie a amerizat cam la vreo 50 m de crucişător, dar în timp ce Bill Gallagher arunca barca de cauciuc, a observat că Leslie zăbovea în cabină, părând a fi ocupat cu instrumentele de bord. Închipuindu-şi că Leslie era ameţit din cauza amerizării, Gallagher s-a dus repede acolo ca să-l scoată. Dar Leslie nu avea nimic. Meticulosul Leslie verifica pur şi simplu ca toate butoanele de pe tablou să fie închise înainte de a părăsi ZBD-ul, care se scufunda repede.

Mai grea a fost amerizarea pentru pilotul de pe avionul torpilor semiscufundat pe care-l descoperise

Leslie. Pilotând unul din cele două avioane TBD din escadrila 3 de avioane torpiloare care scăpaseră de japonezi, Esders a pornit spre casă cu rezervorul de benzină curgând, iar omul din spate, Mike Brazier, grav rănit. Atunci mecanicul Cori l-a ajuns din urmă cu celălalt avion supravieţuitor din escadrilă şi câtva timp au zburat amândoi împreună în direcţia flotei S.U.A.

Esders l-a întrebat pe Brazier dacă poate să schimbe bobinele la radio ca să prindă semnalele de reîntoarcere de pe Yorktown. Brazier i-a răspuns că se simte foarte rău şi că se teme că nu va reuşi.

„Bine”, a replicat Esders, renunţând la această posibilitate. Dar zece minute mai târziu Brazier l-a anunţat că a reuşit să schimbe bobinele. Între timp Cori se îndepărtase (mai târziu a amerizat teafăr lângă Enterprise), dar datorită eforturilor supreme ale lui Brazier, Esders a izbutit să prindă semnalele de pe Yorktown şi s-a îndreptat spre navă. La o distanţă de zece mile de navă a rămas fără benzină şi a coborât planând până a atins apa. Numai atunci a văzut în ce stare gravă era Brazier. Avea amândouă picioarele strivite şi numeroase răni în spate. Ajutat să treacă în barca de cauciuc, Brazier ştia prea bine că totul se terminase. Totuşi el era perfect lucid şi spunea că-i pare rău că nu a putut face mai mult. Şi-a exprimat, de asemenea, regretul că nu avea să-şi mai vadă familia niciodată. În cele din urmă a intrat în comă. Esders a făcut singurul lucru pe care-l putea face: „Am înălţat o rugă către cel de sus, cerându-i să primească astfel de oameni curajoşi în împărăţia cerurilor şi să binecuvânteze pe cei rămaşi”.

Locotenentul Raita Ogawa se învârtea într-una deasupra navei Akagi în flăcări.

Având sarcina să apere nava, acum era cu benzina pe terminate şi nu ştia unde să aterizeze. Cele trei portavioane de dedesubt erau distruse, iar Hiryū se afla prea departe la nord pentru a putea ajunge până acolo.

S-a uitat la indicatorul de benzină: mai erau vreo 20 de litri, în câteva minute avea să cadă în ocean. S-a îndreptat spre crucişătorul Chikuma, care naviga spre nord în spatele navei Hiryū. Celelalte două avioane din secţia sa îl urmau. Erau în aceeaşi situaţie.

Zburând jos, a semnalizat cu aripile pentru a anunţa crucişătorul Chikuma că era pe punctul de a ameriza. Desigur că Chikuma avea alte treburi urgente, căci i-a răspuns prin semnale luminoase: „Nu vă putem lua la bord”. Dar a ridicat conul de pânză care indica direcţia vântului şi s-a întors brusc cu prova în vânt ca să creeze un fel de pistă pentru avioane.

La ora 11, 50 Raita Ogawa a amerizat, susţinut doar de gândul că, iniţial, se pregătise pentru a deveni pilot de hidroavion. A reuşit să amerizeze uşor, urmat de ceilalţi doi piloţi. Au ieşit din avioanele care se scufundau şi s-au adăugat numărului din ce în ce mai mare al înotătorilor împrăştiaţi în ocean.

Zeci şi zeci de oameni se luptau cu valurile în jurul navei Sōryū în flăcări. Unii ajunseseră în apă aruncaţi acolo de suflul bombelor, în timp ce alţii săriseră când au fost prinşi de foc. Dintr-odată a apărut sus, deasupra lor, comandorul Yanagimoto şchiopătând pe platforma semaforului, în partea dreaptă a pasarelei.

El a adresat cuvinte de încurajare oamenilor de jos şi a strigat: „Trăiască împăratul!”. Vreo treizeci de oameni care înotau chiar sub pasarelă au răspuns la aclamaţiile lui Yanagimoto, în timp ce acesta dispărea în flăcări şi fum.

O mulţime de supravieţuitori se îngrămădiseră pe puntea ancorei, la provă, unde nu se întinsese încă incendiul. Unii aruncau frânghii celor din apă, trăgându-i sus, în mica oază care mai era în siguranţă. Printre cei aduşi astfel înapoi se număra şi comandantul secund Ohara, care a leşinat din cauza arsurilor. Acum zăcea pe punte, puţin păsându-i de cele ce se întâmplau. L-a auzit vag pe ofiţerul cu artileria ordonând unui semnalizator să

comunice pe Akagi că comandantul era mort, iar secundul leşinat şi că au nevoie de instrucţiuni.

Nu s-a primit niciun răspuns de pe Akagi. Nava avea destule încurcături.

După ce Nagumo a plecat, comandorul Aoki şi mai mulţi dintre ofiţerii săi au rămas pe pasarelă cât au putut mai mult, dar pe la ora 11, 20 căldura a devenit de nesuportat. Atunci au coborât pe puntea de decolare şi s-au îndreptat spre provă, în bordul din care bătea vântul. Au rămas acolo într-un mic grup, neştiind ce să facă.

Tânjeau grozav după o ţigară, dar nu aveau în total decât două. În cele din urmă şi le-au împărţit trecându-le de la unul la altul, ceea ce i-a amintit comandorului Miura de cântecul popular „Senyu” („Camarazi de război”), care avea un vers sentimental, pueril, unde se vorbea de împărţirea frăţească a unei ţigări. A citat acest vers şi pentru o clipă toţi au râs amar.

În jurul orei 11, 35 depozitele de torpile şi de bombe au sărit în aer, iar focul s-a răspândit înspre provă. În curând micul grup al comandorului Aoki a fost constrâns să se refugieze pe puntea ancorei, unde au găsit adunaţi o mulţime de supravieţuitori. Stăteau cu toţii acolo când la ora 12, 03 maşinile au pornit dintr-odată şi Akagi a început să se mişte spre dreapta. Era greu de presupus ce a putut provoca aceasta, şi aspirantul Akiyama a fost trimis să vadă despre ce e vorba.

Nimeni nu a aflat însă vreodată cum s-a întâmplat. Mecanicii care mai rămăseseră la posturile lor muriseră toţi sufocaţi.

Comandorul Aoki mai spera să salveze nava – el i-a trimis lui Nagumo un mesaj optimist în jurul orei prânzului – dar fără îndoială că focul continua să se întindă. La ora 13, 38 situaţia se înrăutăţise într-atât, încât se impunea o hotărâre foarte gravă: să se transfere portretul împăratului pe distrugătorul Nowaki.

Aceeaşi măsură se luase şi pe Kaga, unde se dăduse

toată dimineaţa o luptă disperată împotriva focului. Câtva timp, ofiţerul adjunct cu controlul avariilor, locotenent-comandorul Yoshio Kunisada, avea impresia că reuşise să aibă unele rezultate pe puntea hangarelor, dar mai apoi flăcările au cuprins vopseaua, emanând un fum dens şi uleios care era aproape să-i sufoce pe cei din echipele antiincendiu. Kunisada a deschis sabordurile, dar asta nu a servit la nimic.

Curentul de aer nu a făcut decât să înteţească focul; sabordurile s-au închis şi în curând Kunisada a luat-o de la început de unde pornise, oamenii lui fiind acum mai în pericol ca oricând.

Nu le mai rămânea decât să bată în retragere. Ieşirile erau blocate, aşa că încă o dată au fost deschise sabordurile şi vreo şapte oameni, inclusiv Kunisada, s-au strecurat pe acolo. S-au trezit într-un adaus de carenă care mergea de-a lungul navei, la vreo şapte metri deasupra nivelului mării. În proiectul original al navei Kaga, care trebuia să fie o navă de luptă, acesta trebuia să servească ca mijloc de stabilizare, dar acum putea să însemne salvarea. Era larg de vreo 50 cm şi puţin înclinat, dar oamenii puteau sta în picioare, cu spatele sprijinit de peretele navei.

Totuşi nu se simţeau deloc siguri. Era foarte uşor să alunece şi să cadă în apă.

Şi din când în când zburau proiectile încolo şi încoace, ori de câte ori se deschidea focul antiaerian de pe vreun distrugător împotriva unui obiectiv imaginar. În curând s-au adunat vreo 20 de oameni, toţi înspăimântaţi. Venind într-acolo, Kunisada a luat din careul subofiţerilor o cutie cu pachete de ţigări, iar acum le împărţea oamenilor sperând ca în felul acesta să le ridice moralul. Le-a sugerat că fumatul ar putea să-i calmeze, şi şi-a aprins o ţigară cu cea mai mare dezinvoltură. Dar aproape niciunul nu i-a urmat exemplul.

„Torpilă din tribord pupa”, a strigat cineva deodată,

şi de fapt se vedea urma albă a unei torpile îndreptându-se spre Kaga, cam la 1.000 în depărtare. Torpila a trecut pe lângă provă. După un scurt interval s-a văzut o altă urmă albă, de data aceasta a trecut pe lângă pupă. După câtva timp, o a treia urmă. Kunisada şi-a dat seama imediat că aceasta avea să lovească nava.

Bill Brockman i-a dat ordin locotenentului Hogan să ia măsuri pentru coborârea navei. Era ora 14, 05 când submarinul american Nautilus lansase a treia torpilă împotriva portavionului japonez greu lovit, aflat la o distanţă de 2.500 în Pentru Brockman şi cei 92 de oameni de pe Nautilus aceasta reprezenta încununarea a 6 ore şi 55 de minute de urmărire atentă.

De fapt vânătoarea începuse mult mai înainte, la 28 mai, atunci când Nautilus şi-a luat locul în perdeaua de submarine în formă de evantai la vest de Midway.

Submarinul ajunsese acolo înainte de data stabilită, aşa că timp de câteva zile a stat inactiv, echipajul făcând oarecare practică. Se aflau în prima lor misiune de război, iar pentru Brockman era primul său post de comandă. Înalt şi voinic, avea o deosebită ardoare de luptă şi era cât se poate de indicat pentru această funcţie.

În dimineaţa zilei de 4 iunie, cu puţin înainte de ridicarea zorilor, Nautilus s-a scufundat. Avea radioul deschis pe lungimile de undă ale avioanelor PBY, iar la ora 05, 44 s-a auzit distinct şi tare mesajul necifrat al locotenentului Chase: „O mulţime de avioane se îndreaptă spre Midway”. Poziţia era la limita sectorului submarinului, aşa că a pornit-o acolo imediat.

La ora 07, 10 Brockman, care stătea cu ochii lipiţi de periscop, a văzut dincolo de linia orizontului nori de fum şi explozii ale apărării antieriene. El a modificat direcţia şi s-a îndreptat spre scena luptei. La ora 07, 55 a văzut capete de catarge răsărind drept în provă. Curând a ajuns escorta inamicului, mitraliat de avioane Zero şi atacat cu bombe de adâncime de un crucişător. A rămas jos pentru câteva

minute, apoi s-a înălţat la nivelul periscopului, ca să mai arunce o privire de jur 200 împrejur.

Se afla chiar în mijlocul flotei japoneze. Navele japoneze se mişcau în jurul său cu viteză mare, făcând viraje bruşte ca să-l evite. Pavilioanele erau ridicate; un cuirasat trăgea în el cu toate bateriile de la tribord.

La ora 08, 25 a lansat două torpile spre cuirasat. Sau mai curând a crezut că le-a lansat, căci aproape imediat a descoperit că tubul de lansare nr. 1 nu a funcţionat. Cuirasatul a reuşit să scape de cealaltă torpilă, a apărut apoi un crucişător şi atunci Nautilus a coborât repede la o adâncime de 50 în

Acum a început bombardamentul cu adevărat. Echipajul auzea pentru prima dată din interiorul submarinului explodând bombe de adâncime. Experienţa nu era de natură să-i destindă. Zgomotul bombelor amestecat cu loviturile de ciocan şi bubuitul tunurilor, iar din când în când cu câte un fluierat strident şi un sunet bizar îi aminteau radiotelegrafistului L.E. Wetmore de un băiat trăgând un baston peste un gard de ţăruşi.

Pe lângă toate acestea, unul din tuburile de lansat torpile de pe punte pierdea aer. O dungă subţire de băşici se ridica la suprafaţa apei, indicând perfect poziţia submarinului. Au mai urmat câteva detunături, apoi încetul cu încetul au amuţit.

Brockman a început din nou să arunce priviri pe furiş. În jurul orei 09,00 a văzut pentru prima dată un portavion. Se mişca repede într-o parte ca să evite un atac şi trăgea cu tunurile antiaeriene. Dar nu a avut timp să se uite prea mult, căci vechiul lui prieten, crucişătorul, văzând periscopul, s-a întors să-l atace.

S-a scufundat din nou. Au urmat alte bombe de adâncime, mult mai aproape decât cele de până atunci. Marinarul însărcinat cu detectarea sunetelor a urmărit pas cu pas mişcările crucişătorului, aşa cum radioreporterul Graham Menamee urmărea o cursă de cai. O ordonanţă

din sala de mese i-a spus lui Brockman că dacă vor reuşi să scape de acest atac, în fiecare zi va scrie o predică. Apoi treptat atacul a încetat.

La ora 10, 20 Brockman era din nou sus şi cerceta cu periscopul. Navele dispăruseră, cu excepţia câtorva catarge care se mai zăreau în depărtare, dar nori de fum cenuşiu se ridicau la orizont. S-a îndreptat acolo şi pe la ora 12, 45 a putut să vadă foarte clar un portavion arzând la o depărtare de opt mile.

Apropierea a fost lungă şi lentă. Mergând chiar cu 2/3 din viteză (cea mai mare pe care şi-o putea permite Brockman cu bateriile descărcate), Nautilus abia făcea patru noduri – aproape mersul unui om cu pas rapid. Au fost opt mile de „marş forţat”. Ca să nu se audă zgomote, toate ventilatoarele fuseseră oprite.

Transpiraţia curgea şiroaie pe locotenentul Dick Lynch, scurgându-i-se în pantofi.

Când păşea se auzea parcă „un fel de scârţâit”.

În jurul orei 12, 53 se aflau destul de aproape pentru a-şi putea da seama de unele amănunte. Două „crucişătoare” se învârteau în jurul portavionului; focul părea că fusese stins; se vedeau oameni lucrând pe punte la provă; păreau că intenţionează să treacă un cablu de remorcat. Pe Nautilus Brockman şi secundul său răsfoiau manualele, încercând să identifice nava. Exista întotdeauna teama ca nu cumva să torpileze din greşeală o navă prietenă. Nu, aceasta era cu siguranţă japoneză; li se părea că este Sōryū.

Brockman se găsea acum în faţa dilemei clasice a unui comandant: să atace mai întâi escorta rămasă încă intactă sau să se preocupe numai de portavionul avariat, „care prezenta mai multă importanţă”, în cele din urmă a hotărât să se asigure de portavion.

La ora 13, 59 a lansat o primă torpilă, apoi a doua, iar la ora 14, 05 a treia.

Brockman, de fapt toţi cei cinci ofiţeri din turela de

comandă au fost siguri că toate loviturile au mers în plin. Focul cuprinsese din nou întreaga navă. Mulţumit de isprava sa, Brockman a coborât la 160 în ea să evite astfel noua serie de bombe care desigur aveau să urmeze.

„Săriţi în apă!”, a strigat locotenent-comandorul Kunisada în timp ce a treia torpilă se îndrepta spre Kaga. Dar cei care stăteau în picioare cu el nu s-au mişcat. Aşa că a sărit el şi apoi i-a chemat şi pe ceilalţi să-l urmeze. În cele din urmă au făcut-o, şi toţi au înotat cu disperare pentru a se îndepărta de navă.

Cineva a strigat că torpila a atins obiectivul, iar Kunisada s-a pregătit să suporte zguduitura, dar nu s-a întâmplat nimic.

În mod miraculos torpila nu a explodat. Lovind nava oblic, focosul s-a desprins şi a căzut în apă. Rezervorul de aer s-a ridicat la suprafaţa apei nu departe de Kunisada. Câţiva dintre marinarii de pe Kaga l-au ajuns înotând. Unul sau doi au încercat să-l folosească ca o plută, dar cei mai mulţi şi-au revărsat furia neputincioasă pe acest simbol al nenorocirii lor dând drumul la o ploaie de înjurături şi ridicând pumnii: „Konchkusho! – l-au blestemat – Konchkusho!

Konchkusho!”

Marea lor speranţă de răzbunare se găsea la câteva mile mai spre nord. Hiryū lupta încă şi era singura navă intactă. Bombardierele sale în picaj atacaseră inamicul la amiază; la ora 12, 45 şi cele zece avioane torpiloare erau gata. Trebuiau 202 să atace în două secţii de câte cinci avioane – prima condusă de locotenentul Tomonaga, a doua de către locotenentul Hashimoto. În mod normal ei zburau împreună – Hashimoto ca observator – erau însă singurii ofiţeri de carieră care mai rămăseseră şi se părea că vor fi mai utili conducând fiecare câte o secţie.

Îndesatul şi taciturnul Tomonaga avea să conducă atacul. Hashimoto urma să zboare, tot în calitate de observator, cu subofiţerul Toshio Takahashi. După ce au

stabilit aceste amănunte s-au îndreptat spre puntea de decolare.

Abia când au ajuns acolo au descoperit că aparatul locotenentului Tomonaga nu era gata. Mecanicii nu reparaseră încă rezervorul de benzină de sub aripa stângă, care fusese avariat în timpul incursiunii asupra Midway-ului. Tomonaga, văzând cum stau lucrurile, le-a spus: „Nu vă mai ocupaţi de aceasta. Lăsaţi rezervorul din stânga aşa cum este şi umpleţi-l pe cel din dreapta”.

Hashimoto i-a cerut să ia un alt aparat. Dar Tomonaga a stăruit spunând că în acel moment aveau nevoie de toate aparatele. A lăsa la bord chiar şi un singur aparat ar putea compromite atacul. Iar să-l schimbe cu altcineva nici prin cap nu-i trecea. Se părea că totul va merge bine. Inamicul era destul de aproape; putea să acţioneze cu un singur rezervor.

Cu aceasta nu amăgea pe nimeni. Cu un singur rezervor ar fi fost imposibil să se întoarcă pe navă. Dar nu avea niciun rost ca cineva să discute cu el în contradictoriu; era hotărât şi nimic nu-l putea abate de la hotărârea sa. Tomonaga s-a urcat la comandă cu Hashimoto şi locotenentul Shigeru Mori, care urma să conducă avioanele de vânătoare. Acolo au primit ultimele instrucţiuni de la amiralul Yamaguchi.

Amiralul le-a împărtăşit o ştire uluitoare. Un avion special de recunoaştere, trimis mai devreme de pe Sōryū, s-a întors, raportând că nu erau unul sau două portavioane americane, ci trei. În afară de portavionul bombardat atunci, se mai aflau două prin apropiere. Pilotul de pe Sōryū le-a descoperit la ora 11, 30, dar radioul său nu funcţiona. Întorcându-se în grabă, şi-a găsit nava în flăcări; atunci s-a îndreptat spre Hiryū, unde a ajuns la ora 12, 50, dar s-a limitat să transmită mesajul fără a mai ateriza.

Dacă mai era necesară o confirmare, aceasta a venit la ora 13,00. Pilotul de pe Yorktown care fusese capturat vorbise. Comandorul Ariga, comandantul Diviziei 4 de

distrugătoare, a difuzat prin radio esenţa interogatoriului: portavioanele erau Yorktown, Enterprise şi Hornet, aveau şase crucişătoare şi vreo zece distrugătoare. Yorktown opera independent cu două crucişătoare şi trei 203 distrugătoare.

Aceste ştiri schimbau complet faţa lucrurilor. Până atunci amiralul Yamaguchi presupunea că nu existau decât maximum două portavioane americane şi, eliminând unul, Hiryū avea să facă faţă unei lupte cu arme egale. Dar erau două împotriva sa. Mai rău, Hiryū lansase ultimele sale avioane. „Atacaţi portavioanele care nu au fost lovite”, a repetat el de mai multe ori.

Piloţii s-au adunat din nou pe puntea de decolare, sub puntea de comandă, şi Yamaguchi li s-a adresat iar, spunându-le că erau ultima speranţă şi că trebuiau să facă tot ce le stătea în putere pentru Japonia. Apoi, observându-l pe Tomonaga în mulţime, s-a îndreptat spre el să-i spună un ultim la revedere. Ca şi toţi ceilalţi, el ştia prea bine că locotenentul pilota un aparat cu care nu se putea întoarce.

Strângându-i mâna, i-a mulţumit pentru tot ceea ce făcuse şi i-a spus: „Aş fi fericit să te pot urma”.

Piloţii erau la locurile lor – motoarele se încălzeau – când s-a produs o nouă stare de agitaţie. Se întorceau primele bombardiere după atacul asupra portavionului american. Nu puteau să aterizeze până când nu decolau avioanele torpiloare, dar subofiţerul Satsuo Tango a zburat jos deasupra punţii de zbor şi a aruncat un mesaj într-un tub sigilat.

Mesajul cuprindea noua poziţie a forţelor americane – mai la sud decât cea indicată în instrucţiunile precedente. Ştiind că de obicei Hashimoto zbura ca navigator pe avionul lui Tomonaga şi uitând că de data aceasta se separaseră, locotenent-comandorul Kawaguchi i-a transmis informaţia lui Hashimoto. Înainte de a se lămuri confuzia, avioanele au şi început să decoleze de pe puntea navei Hiryū.

Au plecat la ora 13, 31, Tomonaga în fruntea formaţiei şi Hashimoto în urma sa, purtând în buzunar ultimele indicaţii privind poziţia americanilor. În timp ce se îndreptau spre est, amiralul Yamaguchi – singur cu gândurile sale – stătea nemişcat, urmărindu-le cum se îndepărtau.

— Părăsiţi nava.

Semnalizatorul Peter Karetka a scos un strigăt lung de bucurie. De pe puntea de semnalizare a distrugătorului Hughes, el urmărea portavionul Yorktown, care stătea nemişcat în apă, când la ora 14, 02 pavilionul lui galben, care indica avarii, a fost coborât şi a fost înălţat în schimb semnalul: „Viteza 5 noduri”.

Aceasta însemna că pe Yorktown bătălia cazanelor fusese câştigată.

Diagnosticul locotenentului Cundiff era corect. Reducând cazanul nr. 1 la minimum, locotenent-comandorul Jack Delaney a reuşit să pună din nou în mişcare cazanele nr. 4, 5 şi 6 la ora 13, 40 şi după 20 de minute nava a şi pornit.

Delaney se gândea că va fi în măsură să mărească viteza la 20 de noduri – suficient pentru a lansa avioane şi a readuce nava în acţiune.

Între timp au mai avut loc şi alte evenimente binevenite. Dinspre sud-est au apărut crucişătoarele Pensacola şi Vincennes, distrugătoarele Balch şi Benham, trimise de către Spruance să întărească escorta. Pe Yorktown căpitan-comandorul Aldrich reuşise să stăvilească incendiile; la ora 13, 50 se putea reîncepe fără pericol alimentarea aparatelor de vânătoare pe puntea de decolare.

Existau indicaţii concrete că nava fusese pusă în funcţiune, dar ceea ce i-a însufleţit pe oameni a fost ceva de o valoare practică mai mică. Comandorul Buckmaster, care era tot atât de bun psiholog ca şi marinar, a ales acest moment pentru a înălţa un imens pavilion american nou la

catargul din faţă al navei Yorktown. Aspirantul John d'Arc Lorenz, care fusese martor al carnajului de la tunurile de 25 mm, s-a simţit însufleţit de o nouă forţă: „Îmi voi aminti întotdeauna momentul în care l-am văzut fâlfâind în vânt".

Aveau nevoie de această încurajare când la ora 14, 10 radarul a semnalat un nou val de avioane inamice dinspre nord-vest. „Fiţi gata să respingeţi atacul aerian", s-a anunţat prin radio cu circuit închis tuturor navelor. Unităţile de escortă s-au apropiat mai mult de navă, formând un cerc protector strâns.

Yorktown se străduia să-şi mărească viteza; la ora 14, 18 ajunsese la opt noduri.

Apoi a crescut, ajungând la zece., douăsprezece., cincisprezece noduri.

Radarul de pe Balch a raportat că avioanele inamice se aflau la o distanţă de 205 numai 37 de mile. Worth Hare s-a simţit din nou cuprins de frică, în timp ce semnalizatorul Donat Houle se tot întreba ce naiba caută el acolo. Pe nava Benham un aspirant de la „Ivy League" vorbea foarte enervat despre debutanţii care au cunoscut timpuri mai bune.

Locotenentul Hashimoto ştia că se apropiau. Era ora 14, 18 – cam o oră de când părăsiseră Hiryū, şi navele americane trebuiau să se zărească dintr-o clipă în alta. Şi-a luat binoclul cu şapte amplificări şi a început să scruteze marea la dreapta. Acolo ar fi trebuit să se găsească în conformitate cu noua poziţie care îi fusese indicată înainte de a pleca.

Două minute mai târziu le-a văzut – nişte dâre minuscule albe, tribord 80°, distanţă 30 de mile. Un cerc strâns de nave cu un portavion la mijloc. Şi portavionul părea că este neatins. Ultimul mesaj de la bombardierele în picaj spunea că portavionul pe care îl atacaseră „ardea foarte tare"; aşa că acesta era probabil un alt portavion. Nicio navă în flăcări nu ar fi putut fi reparată atât de repede.

Apropiindu-se de locotenentul Tomonaga, Hashimoto i-a arătat navele, apoi a revenit la poziţia sa obişnuită. Tomonaga a virat brusc la sud-est şi la ora 14, 32 a ordonat aparatelor din formaţia lui să se pregătească pentru atac.

S-au despărţit în două grupuri, intenţionând să atace din ambele părţi. Urmau să se apropie împreună. Apoi Tomonaga trebuia să atace de la dreapta, iar Hashimoto de la stânga. Asemenea unui cleşte aveau să strângă puternic nava între ei. Dacă ar fi încercat să fugă ele un grup, ar fi lovit-o celălalt.

Avioanele de vânătoare americane au atacat la o depărtare de 10 mile de navă.

Repezindu-se asupra japonezilor de la înălţime, au lovit un aparat din secţia lui Tomonaga. Apoi cele şase aparate Zero ale locotenentului Mori au atacat aparatele americane, producându-se o încăierare violentă, în cele din urmă avioanele torpiloare japoneze au reuşit să treacă şi s-au îndreptat spre partea din pupă babord a portavionului.

La ora 14, 40 toate navele din escortă au deschis focul. A fost mult mai rău decât se aştepta Hashimoto – mitraliere, „pompom” (tun automat de 37 – 40 mm cu 2, 4 sau 8 ţevi, montat pe nave), tunuri de 125 mm, toate erau în acţiune. S-a ghemuit pe scaun, simţindu-se ca un om care iese iarna dintr-o casă încălzită şi are de întâmpinat afară viscolul. Şrapnelele răpăiau pe aripi – întocmai cum se auzea acasă grindina căzând pe acoperişul de zinc.

Portavionul a virat brusc la dreapta şi Hashimoto s-a trezit dintr-odată în partea stângă a acestuia, în loc să fie în dreapta, aşa cum stabiliseră. Pentru Tomonaga era încă şi mai rău. Acum rămăsese în pupa navei. Formaţia lui s-a împrăştiat, fiecare avion în parte încercând să-şi găsească o poziţie de lansare.

Crucişătoarele şi distrugătoarele le ciuruiau cu proiectilele lor.

Hashimoto se afla în partea opusă celei în care ar fi trebuit să fie, dar s-a hotărât să atace. Nu putea să

găsească o poziţie de atac mai bună decât aceasta.

S-a întors şi s-a îndreptat spre portavion. Celelalte aparate din grupul său s-au aşezat în poziţie. Au venit înainte grupate în formaţie V împrăştiate, zburând la 50 în deasupra apei. Drept în faţa formaţiei era babordul navei roşu de foc. La aproximativ 800 în Hashimoto a lansat torpila.

Comandorul Buckmaster a observat dârele de spumă albă gonind spre Yorktown. Tare ar fi vrut să aibă ceva mai mulţi aburi la dispoziţie. În Marea Coralilor a scăpat de alte torpile japoneze manipulând cele 19.000 de tone de oţel ale sale cu o graţie care a umplut echipajul de admiraţie, dar atunci avea o viteză de 30 de noduri. Acum dispunea numai de 19 noduri şi situaţia era cu totul alta.

Dar a reuşit să scape de primele două torpile.

După ce lansau torpilele, aparatele japoneze virau, trecând aproape de navă.

Urmărindu-le de pe platforma reflectorului său, semnalizatorul Martin se întreba ce puteau fi cele două lumini portocalii care clipeau la spatele carlingii. Dintr-odată şi-a dat seama că erau mitraliere în acţiune. S-a ascuns în spatele unui paravan din canava şi acum vedea războiul cu alţi ochi. Bombele şi torpilele erau impersonale, dar acest tir de mitralieră era îndreptat împotriva sa. Pentru prima dată a fost într-adevăr supărat pe japonezi.

Dar existau şi japonezi supăraţi. După ce a lansat torpila, un aparat s-a întors şi a zburat de-a lungul babordului navei, la o depărtare de vreo 50 m în timp ce trecea, omul din spatele avionului stătea în picioare şi le arăta pumnul în semn de sfidare. Aparatul s-a desfăcut sub o ploaie de proiectile. Toţi au aclamat. Pentru Jefferson Vick, adjunctul tunarului, a fost „singura dată când am zâmbit în timpul bătăliei”.

La ora 14, 44 a apărut o altă dâră de spumă, de data aceasta la stânga, îndreptându-se spre provă, după ce a

trecut de mijlocul navei. Stând în picioare pe culoarul din stânga al pasarelei, furierul Joseph Adams o urmărea cum venea ţintă spre el. S-a agăţat de o uşă şi şi-a adunat toate forţele, pregătindu-se pentru 207 şoc.

Zguduitura a fost îngrozitoare. Tot aşa cum scutură o pisică un şoarece sau cum se scutură un covor. Oamenii îşi răscoleau amintirile din timp de pace pentru a căuta ceva similar., dar nu au găsit nimic ce ar fi putut servi ca termen de comparaţie. Vopseaua a zburat de pe punte, împroşcându-i în faţă. Culoarul pasarelei s-a răsucit asemenea unui grilaj, păcura a ţâşnit afară; un nor galben a învăluit partea stângă a navei.

Timp de 30 de secunde, comandorul Buckmaster a crezut că vor putea să o scoată la capăt. Nava avea o înclinare de 6° în partea stângă, dar totuşi înainta.

Din centrala de control a avariilor, telegrafistul-şef George Vavrek, prin casca telefonică, comunica oamenilor din compartimentul generatoarelor din prova unde să transfere păcura pentru a corecta înclinarea.

Apoi o a doua torpilă a lovit nava, omorând pe cel cu care vorbea Vavrek., omorând pe toţi cei din compartimentul generatoarelor., tăind complet energia, electrică, comunicaţiile, chiar şi semnalizatoarele luminoase de alarmă. Cârma s-a blocat la 15° stânga; un nor enorm de fum alb-cenuşiu s-a ridicat spre cer.

Yorktown s-a oprit, înclinându-se cu 17° în partea stângă.

Aspirantului Walter Beckham, care asista la scenă de pe crucişătorul Portland, i s-a făcut dintr-odată rău. Trăgeau toate tunurile antiaeriene, cerul era negru de exploziile proiectilelor trase cu tunurile de 127 mm, trasoarele se întretăiau în toate direcţiile. Chiar şi bateriile de 200 mm ale crucişătorului trăgeau în speranţa că valurile mari de apă ar putea să doboare vreun avion inamic. Zgomotul şi norii de fum erau sinistre, iar modul în care atacau aparatele japoneze, în ciuda eforturilor care se

depuneau ca să fie doborâte, era pur şi simplu îngrozitor. Nimic nu mai funcţiona, dar japonezii continuau să dea târcoale navei „asemenea unor păsări uriaşe rapace care nu voiau pentru nimic în lume să abandoneze prada”.

Şi mereu veneau alte avioane. Tunarii de pe Astoria urlau din nou ca ieşiţi din minţi. Pe nava Benham, un marinar numit Lytells a încărcat 54 de proiectile de 125 mm într-un minut şi 45 de secunde, fiecare cântărind 28 kg. Servanţii de la un tun de 20 mm de pe nava Russell continuau să tragă chiar şi după ce un alt distrugător blocase câmpul de tragere; comandantul Roy Hartwig a fost nevoit să azvârle casca în tun pentru a-l opri. Când tunurile de 200 mm de pe nava Portland au deschis focul, căpitanul de infanterie marină Donohue, care era încă în convalescenţă după oreion, a fost pur şi simplu azvârlit clin cuşetă. Cu tot oreionul, a fugit pe punte la postul său. Semnalizatorul Houle de pe nava Hughes 208 nu se mai întreba ce caută acolo. Acum se afla într-un colţ al punţii de comandă, de unde trăgea cu o puşcă-mitralieră Thompson de 45.

Din când în când doborau câte un aparat inamic. Un avion nu a reuşit să atace deloc. Tocmai când au trecut de unităţile din escortă, o împuşcătură neobişnuită (probabil de pe Pensacola) a atins torpila. A izbucnit o flacără orbitoare, iar avionul pur şi simplu a dispărut. Un altul, după ce a lansat, a trecut peste prova navei Yorktown, îndreptându-se spre Vincennes. Comandantul F. L.

Riefkohl l-a văzut la timp şi a întors cârma mult la dreapta. Lovit de tunuri, avionul a căzut la 50 în depărtare de prova crucişătorului, catapultând pilotul afară din carlingă. Un altul – ieşind afară din linie în timp ce venea la atac – a virat mult spre dreapta şi a încercat apoi din nou. A doua oară a deschis focul asupra distrugătorului Balch. care se afla tocmai pe linia sa de atac. Distrugătorul a răspuns cu tot ce avea, iar avionul s-a sfărâmat, căzând în mare.

Şi aviatorii americani participau la luptă sfidând focul propriei lor flote în încercarea disperată de a respinge atacul inamic. Au intrat în luptă şi avioane de pe Enterprise şi Hornet, dar contribuţia cea mai mare au adus-o avioanele de pe Yorktown. Chiar în momentul în care suna alarma, cele zece aparate de vânătoare care se alimentau au început să decoleze, încă nu decolaseră toate când japonezii şi-au început atacul final. Al optulea şi ultimul care a plecat a fost aspirantul Milton Tootle junior, care îşi începuse serviciul pe portavion numai cu 6 zile în urmă. Tootle era la primul său zbor efectiv; el a decolat, a virat brusc la stânga, s-a întâlnit cu un aparat japonez, l-a doborât, a fost la rândul lui lovit de un foc „prietenesc”, s-a lansat cu paraşuta, a înotat şi a fost pescuit de Anderson – toate acestea în 15 minute.

Pe când bătălia se desfăşura cu toată furia deasupra, oamenii de jos, din interiorul navei, aşteptau, ascultau numai urechi, cu inima cât un purice. În strălucirea luminilor roşii ale luptei, cei din a doua grupă de urgenţă de pe Pensacola stăteau ghemuiţi în sala de mese, cufundată în întuneric. Simţeau cum nava lor se clătina puternic când torpilele loveau nava Yorktown, dar atunci niciunul nu-şi dădea seama de cele ce se petreceau. Nesiguranţa şi imposibilitatea de a răspunde atacului făceau adesea ca să fie mult mai greu pentru cei de sub punţi decât pentru cei de deasupra.

În compartimentul maşinilor de pe nava Astoria, locotenent-comandorul John Hayes reuşise să imagineze un fel de scară de evaluare, bazată pe bubuitul tunurilor, care i se părea că-l ajută să fie destul de bine informat asupra mersului 209 luptei. Bubuitul surd al tunurilor de 127 mm însemna: „Poate că totuşi nu se ţin de noi”; ritmul ascendent al bateriei de 25 mm însemna: „Iată-i că sosesc”; tirul continuu, furios al mitralierelor de 50 însemna: „Toţi la pământ”. Acum le auzea pe toate dintr-odată.

Apoi a urmat o tăcere. Japonezii au plecat tot atât de repede cum au venit.

Nava Portland a fost ultima care a încetat focul la ora 14, 52; exact după douăsprezece minute de când tot ea fusese prima care-l deschisese. Era de necrezut cum se petrecuse totul atât de repede – şi tot atât de necrezut că totul li s-a părut că a durat atât de mult. Oamenii, extenuaţi, se rezemau de tunuri.

Exaltarea bătăliei trecuse; acum simţeau o oboseală imensă. Au început să curgă şi lacrimi atunci când tunarii şi-au aruncat privirile spre Yorktown. Nava, cu o înclinare de peste 20°, abia mai plutea pe valuri.

Aveau o singură consolare. Făcuseră ca inamicul să plătească un preţ mare.

Cei mai mulţi erau siguri că niciunul dintre avioanele japoneze nu scăpase.

„Îndreaptă-te spre prova”, a strigat Hashimoto în timp ce torpila sa îşi tăia drum spre obiectiv. Subofiţerul Takahashi s-a lăsat şi mai jos şi a derapat la o distanţă mică de apă, chiar în faţa portavionului american. Tirul antiaerian era slab. Hashimoto s-a gândit că tunurile antiaeriene nu puteau trage aşa jos.

„Am lovit?”, a întrebat Takahashi. Hashimoto s-a întors, dar un timp nu a văzut nicio urmă de explozie. Apoi, dintr-odată, s-a ridicat o coloană de apă atât de înaltă, încât Hashimoto a putut să o vadă foarte bine din partea cealaltă a navei. Fără să-şi dea seama, a scos un strigăt de bucurie.

Dar veselia sa a fost curând întreruptă. Privind în jur a văzut avionul subofiţerului Nakane şi şi-a dat seama cu groază că acesta nu lansase încă torpila. Nakane era „orfanul” de pe Akagi – poate era prea emoţionat – dar nimic nu justifica o asemenea eroare. „Dobitocule – a mormăit printre dinţi Hashimoto: de ce ai venit aici?”

A deschis capota şi a atras atenţia omului din spate de pe avionul lui Nakane, arătând furios torpila. Acesta a

făcut semn că a înţeles şi i-a dat drumul în mare.

Hashimoto nu a putut decât să înjure mai tare ca oricând.

Acum ajunsese la punctul unde trebuiau să se întâlnească. Aştepta secţia locotenentului Tomonaga. Dar nu a apărut niciun avion. Poate că s-au abătut din drum după ultima manevră a portavionului, poate că Tomonaga a riscat prea mult. La urma urmei ştia că nu putea să se întoarcă la bază numai cu un rezervor 210 de benzină, în orice caz, el şi cele cinci avioane ale sale nu mai existau.

În schimb, toate cele cinci avioane ale lui Hashimoto, ca şi trei din cele şase avioane de vânătoare ale lui Mori au reuşit să scape şi se întorceau împreună spre Hiryū. Trei dintre avioanele torpiloare fuseseră foarte rău lovite, astfel că nu mai puteau fi folosite, dar în orice caz îşi făcuseră datoria. Hashimoto era absolut sigur că lovise un alt portavion decât cel pe care îl atacaseră bombardierele în picaj. În timp ce se apropia de bază a anunţat prin radio veştile îmbucurătoare: „Două lovituri de torpile în mod cert asupra unui portavion de tipul Enterprise. Altul decât cel indicat ca bombardat”.

Faptul că a văzut neatinse la orizont cele două portavioane Enterprise şi Hornet a fost prea mult pentru marinarul Ed Forbes. „Când se vor hotărî şi cele două să intre în bătălie?”, întreba cu voce tare pe oricine voia să-l asculte. Era un resentiment meschin, o ştia prea bine, dar îi era frică. Ca tunar pe nava Anderson, care încerca cu desperare să protejeze portavionul Yorktown, tot ceea ce dorea în acel moment era să atragă atenţia japonezilor asupra unei alte ţinte mari.

Desigur soarta navei Yorklown era pecetluită. Cinci minute după atac, inclinometrul de la comandă arăta că avea o înclinare de 26°. Comandorul Buckmaster s-a informat asupra situaţiei din interior, dar a primit numai veşti proaste. Locotenent-comandorul Delaney a raportat din compartimentul maşinilor că toate cazanele erau

stinse, fără nicio speranţă de reactivare. A fost pus în funcţiune generatorul auxiliar, dar, cu toate circuitele scoase din funcţiune, nu servea la nimic. Căpitan-comandorul Aldrich, care se afla jos în staţia centrală, a spus că fără electricitate nu era nicio posibilitate să pună în mişcare pompele, să se schimbe carburantul sau să se facă ceva pentru a se corecta înclinarea. La comandă se părea că Yorktown era pe punctul să se răstoarne.

Timp de câteva minute comandorul Buckmaster s-a plimbat în sus şi în jos cuprins de disperare. Fără a se adresa cuiva în mod special, a anunţat cu voce tare că îi vine foarte greu să dea ordinul să se părăsească nava. Ofiţerii care se aflau în jurul său l-au privit fix, în tăcere. Era unul dintre acele momente de tristeţe în care un comandant simte cu adevărat cât de grea este singurătatea sa.

În cele din urmă a mărturisit că nu aveau altceva de făcut – trebuiau să părăsească nava. Yorktown părea să fie condamnată, şi aşa cum a spus mai târziu Buckmaster, „mi se părea că nu avea niciun rost să las să se înece 2000 de oameni numai pentru a nu se despărţi de navă”.

La ora 14, 55 s-a dat ordinul – prin semnale cu pavilioane pentru navele de escortă, prin megafoane pentru oamenii din interior. Din compartimentul maşinilor, de la infirmerie, de la staţiile de reparaţii, de la centrul de comunicări, se revărsau adevărate fluvii de oameni, bâjbâind prin coridoarele întunecoase, pe scările pline de păcură, tăindu-şi cu greutate drumul spre covertă.

Înclinarea navei, întunericul, păcura, toate făceau să fie şi mai greu. Niciun exerciţiu de părăsire a navei nu a fost făcut în condiţii asemănătoare. În confuzia care se produsese, cei mai mulţi dintre oameni nu ştiau sau au uitat normele prevăzute de regulament. Jurnalul bord a fost lăsat la comandă. Personalul de la serviciul cifru a lăsat casa de fier deschisă, cifrul şi fişele cu mesaje secrete împrăştiate peste tot. Aviatorii au fost tot atât de grăbiţi:

cam vreo 70 de truse de coduri privind contacte aeriene au rămas în sălile de instructaj ale escadrilelor.

Jos la infirmerie, doctorii şi sanitarii lucrau la lumina lanternelor, încercând să transporte pe puntea de decolare vreo 50 – 60 de răniţi. Nimic nu a fost mai greu decât transportul acelor tărgi pe scările care se legănau, pe punţile pline de păcură. În sala de operaţii, medicul-şef, comandorul W.D. Davis, şi cu locotenent-comandorul French, chirurgul-şef, continuau să îngrijească un soldat rănit.

Nimeni nu le-a comunicat ordinul de părăsire a navei.

Sute de oameni se îngrămădeau pe puntea de decolare fără a şti bine ce să facă. Unii aşteptau plini de răbdare în staţiile lor obişnuite lângă şalupe, uitând că nu mai era energie electrică pentru coborâre. Alţii aruncau peste bord plute de salvare, uneori legate încă una de alta. Alţii, plini de întristare, îşi purtau paşii în sus şi în jos pe puntea înclinată, cu inima grea la gândul că trebuiau să părăsească nava. Alţii căutau să-şi facă curaj râzând şi glumind – şi dacă râsul şi glumele lor sunau cam forţat, era de înţeles.

Nu lipseau notele triste. Un căpitan-comandor – evident într-o stare de şoc, cu faţa murdară şi înecată de lacrimi – descoperise că radiotelegrafistul James Patterson s-a aflat în ultimul avion ZBD care aterizase înainte de atac. „Tu i-ai adus aici! a început el să urle, încercând să-l lovească pe Patterson.

Trecuse de ora 15,00. Distrugătoarele se apropiaseră cât mai mult pentru a lua oamenii care, în sfârşit, începuseră să pănăsească nava. Căpitan-comandorul Ralph Arnold ştia cum trebuia să se comporte; vorbise cu supravieţuitorii de pe Lexington. Luase un cuţit, mănuşi şi avea grijă să nu-şi piardă pantofii: când va fi salvat, va avea ce să pună pe el.

Cei mai mulţi din echipaj au urmat exemplul maşinistului George Bateman.

Acesta a aranjat cu grijă, pe punte, o grămăjoară în care şi-a pus pantofii, cămaşa, mănuşile, bereta şi lanterna. Treptat-treptat puntea s-a umplut de pantofi aliniaţi meticulos, cu vârfurile îndreptate în afară.

La început au coborât doar câţiva, apoi un adevărat torent de oameni s-a revărsat jos prin tribordul navei. Zeci de frânghii cu noduri atârnau de balustradă, iar locotenentul William Crenshaw s-a gândit că acesta ar fi momentul potrivit să-şi folosească cunoştinţele dobândite la Academia navală privind căţărarea şi coborârea pe frânghii. Coborârea trebuie să se facă încet, punând o mână sub cealaltă, spunea instructorul, dar când Crenshaw a încercat, a căzut ca plumbul în mare. Singura diferenţă între această frânghie şi cea de la Annapolis era păcura, care făcea ca mâinile să alunece.

Şi alţii au avut aceeaşi dificultate. Worth Hare şi-a ars mâinile alunecând pe frânghie. Marinarul Melvin Frantz cobora destul de bine, dar deodată cel care se afla deasupra lui a alunecat şi i-a căzut pe umeri; atunci amândoi s-au prăbuşit în mare. Nici C.E. Briggs, şeful echipajului, nu a fost în stare să se ţină în mâini şi i s-a părut o veşnicie până când a ajuns la suprafaţă. Uitase că cedase centura de salvare unui camarad, că purta pantofi, un pulover şi că mai avea un pistol, două cutii de muniţii, pe lângă îmbrăcămintea obişnuită. A fost o adevărată minune că a mai ieşit la suprafaţă cu atâtea asupra lui.

Câte unul mai reuşea din când în când să coboare bine. Furierul William Lancaster şi-a pus un pulover cu guler pe gât, şi-a legat strâns centura de salvare şi s-a lăsat în jos cu grijă. Când a ajuns la capătul frânghiei, nu i-a dat drumul.

Spre marea lui surprindere s-a oprit, a continuat să se ţină agăţat de frânghie şi instinctiv a încercat temperatura apei cu piciorul.

Unii adăugau o notă originală la coborâre. Căpitan-comandorul „Jug” Ray a coborât strângând între dinţi

inseparabila sa pipă din măceş. Radiotelegrafistul-şef Greg şi-a mai răsucit o dată faimoasa sa mustaţă pomădată. Un tânăr fochist a cerut permisiunea radioelectricianului Bennett să sară de pe puntea de decolare

— Dorea aceasta de când se îmbarcase. Permisiunea i-a fost dată.

Înotătorii se găseau acum în faţa unui nou pericol. Păcura care cursese prin spărtura din partea stângă a navei s-a deplasat la tribord, unde a format un strat gros care s-a extins treptat. Oamenii scuipau şi vomitau, în timp ce se luptau cu valurile ca să ajungă mai departe, în apa curată. Privindu-i de pe puntea de decolare, furierul Adams şi-a amintit de o mulţime de broaşte şi de languste care înotau într-un lac pe jumătate secat, plin de nămol şi murdării.

Cei care nu ştiau să înoate puneau şi ei probleme speciale. Spre a-i ajuta, oamenii mai practici au cedat centura de salvare camarazilor lor, dar puţini au acţionat cu operativitatea radiotelegrafistului Patterson. În timp ce se îndrepta spre navă, un marinar care zicea că nu ştie să înoate s-a agăţat de umărul său.

Petterson, fără a pierde timpul cu discuţii, i-a dat o lecţie de 30 de secunde de înot, aşa cum înoată câinele, şi amândoi au înaintat împreună.

Un caz special a fost acela al marinarului care a rămas blocat când torpila a lovit nava şi a răsucit pasarela din babord. Reţeaua de cabluri l-a ţintuit de bordajul navei ca într-un fel de închisoare. Se afla în partea cea mai de jos a navei, ceea ce ar fi putut duce la mari neplăceri dacă nava s-ar fi răsturnat. Camarazii săi, lucrând cu tenacitate, se străduiau să-l elibereze, fără a ţine seama de rugămintea lui de a-l lăsa acolo şi de a se salva pe ei.

Jos, în sala de operaţii, comandorul Davis şi locotenent-comandorul French continuau să opereze soldatul rănit, cu totul absenţi la cele ce se petreceau în jurul lor. Când, în sfârşit, au terminat, Davis a ieşit afară şi

a chemat un infirmier pentru a transporta pacientul. Nimeni nu a răspuns. A întrebat atunci pe un marinar care avea un aparat de radiorecepţie şi de transmisie portativ unde era infirmierul.

„Oh – a explicat marinarul – s-a spus nu de mult ca toată lumea să părăsească nava”. A adăugat apoi că o părăseşte şi el.

Davis şi French au transportat atunci ei singuri rănitul pe puntea de decolare, apoi Davis s-a întors înapoi pentru a mai face o inspecţie. S-a uitat de jur-împrejur, a strigat, dar nu a primit niciun răspuns. Cu conştiinţa împăcată s-a întors pe punte.

Acum aproape toate ambarcaţiunile, plutele şi cei mai mulţi dintre înotători se îndepărtaseră de Yorktown.

Davis nu mai avea pe nimeni la bord: vasta punte de decolare era pustie. Şi-a agăţat pistolul de balustradă şi, ca mulţi alţii înaintea lui, şi-a aşezat cu grijă pantofii la marginea punţii. Apoi şi-a umflat centura de salvare şi a coborât pe o scară de frânghie jos în mare, fiind convins că era ultimul care părăsea nava.

Comandantul Buckmaster l-a urmărit cum pleca, ca şi comandantul său secund, Dixie Kiefer. Amândoi se aflau în partea dreaptă a punţii de comandă.

Buckmaster dorea să respecte vechea tradiţie – comandantul trebuie să fie ultimul care părăseşte nava. Acum era rândul lui Kiefer să plece. El a sărit peste balustradă şi s-a lăsat în jos pe o frânghie înspre apă. Dar se arsese la mâini mai 214 înainte şi, ca mulţi alţii, nu s-a putut ţine de frânghie. Căzând, s-a lovit de cuirasa navei, fracturându-şi glezna. Dar asta era prea puţin pentru a-l impresiona pe exuberantul Kiefer; s-a ridicat la suprafaţă şi a înotat spre navele salvatoare, care se vedeau la distanţă.

Buckmaster şi-a început ultima inspecţie pe Yorktown singur. Mai întâi s-a dus pe pasarela din dreapta până la platforma pe care se aflau tunurile de 125 mm., apoi s-a

întors pe puntea de decolare, trecând pe lângă macaraua nr. 1., a coborât la postul de prim-ajutor nr. 1., s-a îndreptat spre provă, trecând pe lângă locuinţa amiralului, până la cabina comandantului., apoi a luat-o la stânga., a coborât pe scăriţă până la puntea hangarelor.

Acum era complet întuneric. În suprastructură mai luminau câteva lămpi, dar jos totul era cufundat în întuneric şi pustietate pe o distanţă de metri şi metri.

Buckmaster nu avea nici măcar o lanternă. Toate fuseseră luate de mult timp.

A înaintat bâjbâind printr-un labirint de coridoare şi compartimente, străduindu-se să-şi menţină echilibrul cu toată înclinarea punţii, care, fiind plină de păcură, era alunecoasă. Se izbea de uşi, se împiedica de corpurile morţilor; la un moment dat s-a lovit cu piciorul de o bucată de oţel tăiată. Dar şi-a continuat drumul, căutând să vadă dacă mai dădea cineva vreun semn de viaţă, strigând din când în când în întunericul care învăluia totul.

Nu se auzea niciun răspuns, în afară de şuieratul aerului care ieşea din compartimente de câte ori ceda un perete etanş şi apa năvălea înăuntru. Din când în când se auzea câte o uşă izbindu-se sau un zgomot metalic produs de mişcările navei purtate în sus şi în jos de valuri.

A coborât cât a putut mai adânc. Negăsind pe nimeni, s-a întors pe dibuite sus pe punte, îndreptându-se spre partea extremă a pupei. Acolo s-a oprit pentru o clipă, aruncând o ultimă privire asupra navei sale. Apoi Elliott Buckmaster a sărit peste balustrada pupei, s-a apucat de o frânghie şi s-a lăsat în mare.

„Am pierdut notele pentru predici pe care le strâng de douăzeci de ani”, a suspinat unul dintre capelanii de pe Yorktown, în timp ce se îndepărta de navă pe o plută de salvare. Comandorul Buckmaster a găsit şi el o plută plină cu răniţi şi s-a agăţat de grijele. Între timp s-a apropiat de ei o ambarcaţiune, a aruncat o frânghie şi a început să tragă. Când frânghia s-a întins brusc, s-a produs o

smucitură; o ordonanţă de la sala de mese nu s-a mai putut ţine şi a fost dus de apă în urmă. Intrând sub apă de două ori, a strigat după ajutor. Cineva s-a aruncat în apă şi l-a salvat: era Buckmaster.

Doctorul Davis nu avea de ce să se agaţe. El continua să înoate singur, ceea ce-l făcea poate mai nervos. Când s-a uitat în jurul său i s-a părut că vede botul unui peşte mare. Atunci a schimbat direcţia, dar peştele îl urmărea. Făcându-şi curaj, a întins mâna şi în cele din urmă a pescuit propriul său portofel.

Locotenent-comandorul Hartwig abia putea să-şi creadă ochilor. Distrugătorul său Russell luase la bord zeci şi zeci de oameni – în toate condiţiile posibile – dar aşa ceva încă nu văzuse. Una din ambarcaţiunile sale se apropia de navă încărcată până la marginea bordului cu de vreo trei ori mai mult decât capacitatea ei; ambarcaţiunea remorca o plută care era atât de plină cu oameni, încât nu se vedea; de aceasta era legată o frânghie lungă de manila de care erau agăţaţi ca muştele zeci şi zeci de oameni. Şi ca şi cum toate acestea nu ar fi fost suficiente, la capătul frânghiei se afla căpitan-comandorul Ralph Arnold, ofiţerul cu aprovizionarea de pe Yorktown, care îşi ţinea într-o mână chipiul ridicat în sus.

Mai târziu s-a aflat că Arnold fusese de curând înaintat căpitan-comandor şi soţia sa îi trimisese un chipiu nou-nouţ tivit cu fir auriu, aşa că nu voia să şi-l strice în apa plină de păcură. Când l-a văzut, Hartwig i-a strigat că marinarii de pe Yorktown nu aveau nevoie de chipiu ca să se urce pe nava Russell.

Ceva mai departe, la stânga, locotenent-comandorul Harold Tiemroth de pe nava Balch îşi punea în aplicare toate planurile de salvare pe care le elaborase cu atâta grijă după bătălia din Marea Coralilor. Oamenii lui aruncaseră plasele de încărcare pregătite special şi trăgeau repede la bord zeci de oameni muiaţi în păcură. Doi înotători dintre cei mai buni ai navei, marinarul Lewis

şi fochistul Prideaux, s-au aruncat în apă ca să-i salveze pe cei care erau prea obosiţi.

Aspirantul Weber făcea mereu curse cu baleniera, uneori transportând câte 50 de oameni dintr-odată.

Aproape acelaşi lucru se petrecea pe toate celelalte şapte distrugătoare. Numai Benham luase 721 de oameni. La ora 16, 46, când Balch a făcut un ultim tur de control, mica flotilă salvase în total un număr de 2.270 de oameni. Dar adevărata semnificaţie a acestei operaţii nu rezida în date statistice, ci în oamenii înşişi. Iată, de pildă, pe bucătarul de pe Yorktown, care şi-a cedat centura de salvare unui camarad, a înotat o mie de metri până la Benham şi nici nu a ajuns bine la bord că a şi întrebat: „Unde-i bucătăria? Bucătarii au nevoie astă-seară de ajutor”.

Căpitan-comandorul Laing din marina regală britanică, când a ajuns la bordul navei Morris, ud şi cu păcura curgând de pe el, şi-a pus chipiul şi a salutat pavilionul spunând: „Dumnezeu să binecuvânteze pe rege, dumnezeu să binecuvânteze marina Statelor Unite”. Iată apoi şi pe acel marinar rănit care ajunsese tot pe nava Morris şi care, în timp ce se urca la bord fără ajutorul nimănui, a spus: „Ajutaţi-i pe ceilalţi băieţi care sunt într-adevăr răniţi”. El îşi pierduse piciorul de la genunchi.

Pe nava Astoria, amiralur Fletcher asistase la atacul avioanelor torpiloare japoneze. Niciodată nu s-a simţit mai descurajat. Inamicul a fost în stare să găsească nava Yorktoum, în timp ce el încă nu cunoştea poziţia japonezilor. Unde era cel de-al patrulea portavion? Trecuseră trei ore de când trimisese escadrila 5 de recunoaştere să cerceteze spre nord-vest. Şi nu primise niciun semn.

Întorcându-se către contraamiralul „Poco” Smith, gazda sa de pe Astoria, Fletcher i-a cerut să trimită imediat două hidroavioane ale crucişătorului la Midway ca să comunice comandantului bazei: „Pentru dumnezeu,

organizaţi o echipă de recunoaştere care să afle unde este cel de-al patrulea portavion”.

Fletcher avea tot dreptul să fie supărat, dar de fapt răspunsul era pe cale de a fi primit. Chiar mai înainte ca prima torpilă să lovească nava Yorktown, unul dintre avioanele de recunoaştere dezlegase enigma.

Locotenentul Sam Adams plecase cu restul escadrilei 5 de recunoaştere, conducând o secţie de două avioane căreia i se repartizase sectorul cel mai dinspre vest. Ca şi ceilalţi din grup nu a văzut nimic timp de trei ore, în afară de vasta întindere de apă a oceanului. La ora 14, 30, în timp ce se întorcea şi se afla cam la jumătatea drumului, a văzut dintr-odată urmele acelea albe revelatoare.

Le-a numărat cu grijă. Erau zece. Cele două ZBD-uri s-au apropiat; Adams şi-a dat seama că erau patru distrugătoare, trei crucişătoare, două cuirasate. da, într-adevăr, era şi portavionul. Toate se îndreptau spre nord cu o viteză de 20 de noduri. A calculat poziţia, a comunicat-o verbal şi în acelaşi timp s-a întors către Karrol, omul său din spate, cerându-i să o transmită şi prin sistemul linii şi puncte.

„O clipă, domnule Adams. Mai întâi trebuie să mă ocup de un aparat Zero”.

Adams fusese atât de ocupat cu identificarea navelor, încât pierduse complet din vedere avionul de vânătoare. Au reuşit să scape împreună cu cele două ZBD-uri şi la ora 14, 37 se îndreptau spre bază.

Raportul a ajuns pe Yorktown exact când începuse atacul avioanelor torpiloare. Ce-i de pe Yorktown au încercat să-l transmită Forţei operative 16 prin circuit de radio închis, dar nu au reuşit pentru că nu au mai avut curent. A fost atunci semnalat cu fanioane şi lămpi navei Astoria, şi, în sfârşit, amiralul Fletcher 217 a aflat că vânătoarea sa după al patrulea portavion se terminase. Curând după ora 15,00 amiralul Spruance a primit mesajul pe Enterprise şi atunci statul său major a început să adune

toate forţele disponibile: nu mai aveau avioane torpiloare, le lipseau avioanele de vânătoare, dispuneau doar de rămăşiţe din trei escadrile diferite de bombardiere. Escadrilele 6 de bombardiere şi 6 de recunoaştere aveau împreună doar 11 aparate, dar escadrila 3 de bombardiere a contribuit cu 14 aparate, „refugiate" de pe Yorktown, care au completat grupul. Locotenentul Earl Gallaher din escadrila 6 de recunoaştere avea să conducă atacul.

Jos, în camerele de instructaj, piloţii aşteptau nervoşi. Până la acea vreme surescitarea generată de atacul de dimineaţă se potolise, cei mai mulţi dintre oameni erau foarte obosiţi şi nu puteau să nu privească scaunele goale ale celor care nu se mai întorseseră.

Apoi, la ora 15, 15 teleimprimatoarele au început să ţăcănească, informaţiile au început să curgă, camerele s-au reanimat. Au apărut planşetele de lucru şi din nou oamenii s-au aplecat asupra hărţilor pentru a trasa ruta.

„Piloţi, luaţi-vă locurile". La ora 15, 30 Enterprise şi-a îndreptat prova în direcţia vântului, iar Gallaher a plecat în capul formaţiei sale mixte. Unul dintre aparate a avut o defecţiune la motor şi s-a întors aproape imediat. Celelalte au mers mai departe, 24 de aparate în zbor spre soarele de după-amiază.

Chiar când au plecat, s-a produs un adevărat miracol pe Hornet. La ora 15,00 echipajul nu mai spera să revadă escadrilele care nu se întorseseră. Dintr-odată au fost semnalate avioane venind dinspre sud. Japonezi? Nu, erau ZBD-uri.

Tristeţea s-a transformat în veselie şi uşurare atunci când 11 aparate considerate pierdute din escadrila 8 de bombardament au început să aterizeze la ora 15, 27.

Locotenent-comandorul Ruff Johnson şi-a realimentat escadrila la Midway şi s-a reîntors pe navă pentru a lua din nou parte la bătălie.

S-au aprovizionat cu carburanţi şi la ora 16, 03 au pornit-o. Adăugând şi alte câteva avioane care erau în

stare de a zbura, Hornet a lansat în total 16 bombardiere în picaj. Aparatele de pe Enterprise decolaseră cu o jumătate de oră mai devreme, dar asta nu i-a deranjat de loc pe tinerii aspiranţi care completau grupul de pe Hornet. Conduşi de un locotenent în rezervă pe nume Edgar Stebbins, aveau să facă tot ce le stătea în putere ca să ia parte la bătălie.

„Grupe de avioane ale Forţei operative 16 atacă acum portavionul pe care l-a detectat escadrila dv. de recunoaştere", a transmis amiralul Spruance amiralului Fletcher, în timp ce bombardierele în picaj se îndreptau spre obiectiv. Apoi a 218 adăugat: „Aveţi instrucţiuni pentru mine?" „Niciuna. Mă voi conforma mişcărilor dv". Aceasta i s-a părut lui Fletcher a fi soluţia cea mai raţională. El era comandantul suprem, dar avea deplină încredere în Spruance şi în statul-major al acestuia. Ştia că vor acţiona tot aşa cum ar fi acţionat şi el. Aveau două portavioane, el nu avea niciunul. Aşa că s-a înclinat şi din acel moment bătălia era în întregime în mâinile lui Raymond A. Spruance.

„Este încă posibil să câştigăm această bătălie – se gândea în sinea sa căpitan-comandorul Konoe, comandantul secund de pe nava Hiryū.

— În cazul cel mai rău, suntem la egalitate". Şi amiralul Yamaguchi credea la fel: cu un portavion american distrus şi un „al doilea" torpilat, bătălia era tot pe picior de egalitate.

Imediat l-a însărcinat pe locotenentul Hashimoto, care abia se întorsese cu avioanele torpiloare, să întreprindă un al treilea atac asupra forţelor americane.

Problema era că aveau prea puţine aparate. În cazul cel mai bun, numai cinci avioane de bombardament în picaj şi patru avioane torpiloare erau în stare să dea atacul. Nu mai aveau disponibil niciun aparat de vânătoare; cele şase avioane Zero trebuiau să apere nava Hiryū. Toţi piloţii ofiţeri căzuseră, cu excepţia lui

Hashimoto şi a locotenentului Shigematsu. Toţi erau extrem de obosiţi; Hashimoto zburase de dimineaţă întruna, aceasta ar fi fost a treia sa mare misiune a zilei.

Şi totuşi misiunea trebuia îndeplinită, şi încă imediat. Totul ar fi fost pierdut dacă americanii ar fi atacat primii. Yamaguchi a hotărât ca avioanele să plece imediat – la ora 16, 30 – şi aviatorii s-au aliniat din nou sub puntea de comandă.

De data aceasta a vorbit comandorul Kaku. El a spus că avea o încredere totală în ei, dar în timp ce trecea pe lângă fiecare şi îi bătea pe umăr şi-a dat seama cât de extenuaţi erau.

În cele din urmă a trimis un mecanic la infirmerie ca să aducă pilule stimulente. Omul s-a întors după câteva minute cu un flacon pe care scria: „Tablete A pentru aviatori”. Locotenent-comandorul Kawaguchi a sugerat că în loc de tablete stimulente ar putea fi somnifere. Numai gândul că ar putea fi somnifere l-a făcut pe comandorul Kaku să se înfurie cumplit. S-a întors spre mecanic strigându-i că-i un idiot şi l-a ameninţat că îi va aplica cea mai aspră pedeapsă.

Un telefon la infirmerie a pus lucrurile la punct: nu era vorba de pilule somnifere, ci de stimulente. Furtuna a trecut, dar incidentul a dovedit că nu numai nervii 219 piloţilor erau zdruncinaţi.

Evident, toţi erau extenuaţi. Amiralul Yamaguchi a hotărât să amâne atacul până la ora 18,00. Aveau să piardă 90 de minute valoroase, dar merita. Echipajul putea să mănânce ceva – nu mai puseseră nimic în gură de la micul dejun.

Schimbarea orei mai însemna că aveau să atace inamicul la asfinţit, ceea ce dădea celor câteva aparate japoneze o ocazie mai bună să scape de apărarea antiaeriană americană.

Jos, în compartimentul maşinilor, a sunat telefonul: „Trimiteţi câţiva oameni să aducă raţiile de luptă pentru

toată lumea”. Aspirantul Mandai i-a urmărit cu privirea; aproape că şi simţea gustul perişoarelor de orez pe care avea să le mănânce în curând. Locotenentul Hashimoto, care se afla în camera de instructaj, se simţea prea obosit ca să mănânce. S-a întins pe una din canapelele de piele maro să se odihnească câteva minute. Pe puntea de decolare cei mai mulţi dintre mecanici se odihneau, doar câţiva continuau să lucreze punând la punct avionul experimental de recunoaştere tip 13 de pe Sōryū; acesta avea să le preceadă pe celelalte pentru a descoperi poziţia forţelor americane. La postul de comandă aeriană, locotenent-comandorul Kawaguchi tocmai ducea la gură o perişoară de orez.

Era exact ora 17, 03 când un observator speriat a strigat cuvintele atât de temute: „Bombardiere inamice în picaj exact deasupra noastră!” 220

— Portretul împăratului.

De data aceasta i-au găsit uşor. În jurul orei 16, 45, locotenentul Earl Gallaher a detectat urmele albe revelatoare cam la 30 de mile spre nord-vest. Câteva minute mai târziu au putut distinge un portavion şi alte şase nave îndreptându-se spre vest. Înălţându-se treptat până la 6.000 în Gallaher a zburat în cerc deasupra flotei japoneze, pentru a o ataca dinspre soare. Jos, navele, în totală seninătate, înaintau, fără să-şi dea seama de pericolul care le ameninţa.

La ora 16, 58 erau gata. Dispuse în secţii şi divizii, bombardierele în picaj au început atacul cu toată energia. În timp ce zburau spre obiectiv, Gallaher a anunţat prin radio că aparatele de pe Enterprise vor ataca portavionul, iar grupul de pe Yorktown cuirasatul cel mai apropiat. Apoi, dintr-odată, s-a auzit o punere în gardă scurtă, rapidă: aparate Zero în faţă şi deasupra.

Japonezii atacau cu acea impetuozitate ameţitoare pe care aviatorii americani o cunoşteau acum atât de bine. După unii erau 6 aparate, după alţii 12; atacau simultan

din toate direcţiile, aşa că era greu să poată fi numărate exact. Unul s-a îndreptat spre aspirantul F.T. Weber, care rămăsese în urma escadrilei 6 de bombardiere. Era întotdeauna fatal să zboare răzleţiţi când avioanele Zero se aflau împrejur, şi aşa s-a întâmplat şi de data aceasta.

Earl Gallaher aproape s-a ciocnit cu un avion de vânătoare inamic pe când se îndepărta de formaţie pentru a începe bombardamentul. Timp de o frântură de secundă s-au găsit faţă în faţă, apoi aparatul Zero a dispărut, iar el s-a aruncat în jos, conducându-şi în momentul următor escadrila improvizată împotriva ultimului portavion periculos al lui Nagumo.

Dându-şi, în sfârşit, seama de ameninţare, nava s-a întors brusc la stânga, într-o încercare disperată de a scăpa de bombardiere. Era prea târziu pentru Gallaher să-şi mai poată corecta picajul; a revenit imediat la zbor orizontal înainte de a lansa bomba, în speranţa că aceasta va lovi nava. Trucul reuşea câteodată, dar acum nu a mers. Mai întâi Gallaher, apoi mai mulţi piloţi din escadrila 6 de recunoaştere au lansat bombe care nu au atins ţinta, căzând aproape de pupa 221 navei.

Văzând ce se întâmplă, locotenentul Dave Shumway a luat repede o hotărâre.

Avioanele sale de pe Yorktown aveau dispoziţie să atace cuirasatul, dar acum s-a îndreptat şi el spre portavion. Prima sa secţie a trecut pe lângă escadrila 6 de bombardiere a lui Dick Best, care tocmai se pregătea să atace. Best a bombardat conform planului stabilit şi micul său grup de pe Enterprise s-a amestecat cu aparatele de pe Yorktown. A fost un moment care l-ar fi făcut pe instructorul de la Pensacola să-l treacă toate căldurile.

Aparatele Zero au atacat grupul în tot timpul bombardamentului în picaj.

Ştiau bine că era în joc ultima lor punte de aterizare. Au făcut acrobaţii uluitoare.

Un avion de vânătoare l-a atacat pe Cobb, s-a

îndepărtat, apoi s-a reîntors, în timp ce Cobb continua să coboare în picaj. Un altul s-a transformat într-o frunză care cade ca să nu-l piardă din miră pe locotenentul Harold Bottomley.

Locotenentul Wiseman s-a prăbuşit, i-a urmat apoi aspirantul Johnny Butler.

De câte ori se aflau în careu pe Yorktown, Butler şi-a exprimat dorinţa să piloteze un avion de vânătoare şi să se ia la luptă cu aparatele Zero. A avut această ocazie acum, dar pe un aparat ZBD, care, desigur, nu era în măsură să ţină piept aparatelor de vânătoare inamice.

La prima vedere se părea că portavionul avea să scape. Întoarcerea bruscă a navei, apariţia aparatelor Zero, un puternic tir antiaerian neaşteptat, toate acestea păreau menite să compromită atacul american. Aspirantul Hanson a văzut mai multe bombe greşind ţinta în faţa sa, apoi a constatat plin de descurajare că şi bomba lui a avut aceeaşi soartă. Dezgustat, s-a uitat înapoi – şi dintr-odată i s-a înfăţişat o privelişte care l-a însufleţit. Una, două, trei bombe au căzut drept la ţintă în succesiune rapidă.

Toate escadrilele revendicau loviturile. Escadrila 6 de recunoaştere probabil că a lansat o bombă la bord. Escadrila 3 de bombardiere în mod sigur două.

Escadrila 6 de bombardiere încă una, dar era greu de spus. La sfârşit, toţi bombardau dintr-odată, şi în fumul ce se ridica atât bombele care atingeau obiectivul, cât şi cele care cădeau alături se puteau uşor confunda. În orice caz treaba a fost bine făcută. Cu atât mai mult cu cât două aparate din escadrila 3 de bombardiere s-au întors şi au atacat şi cuirasatul care le fusese destinat iniţial.

Nu mai avea niciun rost să se consume bombe atacând acum portavionul, a cărui punte de decolare era redusă la grămezi de tablă răsucită.

Comandorul Kaku, navigatorul Cho, toţi ceilalţi care se aflau în cabina timonierului de pe Hiryū au primit o adevărată ploaie de cioburi. Prima bombă căzuse pe

platforma ascensorului din provă, azvârlind-o înapoi spre insulă şi spărgând toate geamurile de pe puntea de comandă. Suflul l-a azvârlit pe locotenent-comandorul Kawaguchi de la postul de comandă aeriană pe puntea de decolare. S-a ridicat în picioare, în mod miraculos neatins, tocmai la timp pentru a fi din nou trântit de alte trei lovituri în zona punţii de comandă.

Jos, în compartimentul maşinilor, aspirantul Mandai a auzit o goarnă sunând alarma antiaeriană, amplificată cu ajutorul megafoanelor. Alarma continua să sune când, deodată, a simţit o zguduitură puternică, apoi încă două sau trei. I s-a tăiat respiraţia. Ştia când bombele nu atingeau ţinta şi cădeau în apă, căci atunci zguduitura se simţea dintr-o parte sau din alta; de data aceasta însă a venit direct de deasupra.

Luminile s-au stins, apoi s-au aprins din nou când mecanicii au întors comutatorul de siguranţă din circuitul electric de rezervă. Dar alte neajunsuri nu au putut fi tot atât de uşor remediate. Prin conductele de aer năpădise fumul: cei doi oameni care fuseseră trimişi să aducă mâncarea au venit de-a buşilea printr-o uşă deschisă, iar în urma lor năpădeau fumul şi flăcările.

În camera de instructaj, locotenentul Hashimoto moţăia întins pe canapea când a simţit dintr-odată în spate o „lovitură de ciocan”. S-a trezit brusc, a ieşit împiedicându-se pe puntea de decolare în flăcări şi a clipit din ochi în faţa priveliştii de necrezut a platformei ascensorului înclinată peste partea din faţă a punţii de comandă.

Comandorul Kaku, bineînţeles, nu putea să vadă nimic. Maşinile erau neatinse

— Nava îşi continua înaintarea cu o viteză de 30 de noduri – dar cu vederea complet blocată era greu de manevrat. În orice caz puteau să înainteze şi să încerce să stingă incendiile. Căpitan-comandorul Kanoe a ordonat ca magaziile să fie inundate; echipele de control încercau să

stingă incendiul cu unica pompă de incendiu care mai funcţiona.

Locotenent-comandorul Kawaguchi stătea în picioare lângă insulă privind oamenii care se luptau cu focul. Un ofiţer de aviaţie nu prea mai avea ce să facă – întregul sector din prova al punţii se prefăcuse într-un crater imens. Apoi, în timp ce stătea acolo, s-au ridicat la vreo 50 în depărtare de navă nişte coloane de apă. A ridicat ochii plin de uimire. Ca şi cum nu le ajungea tot ce era pe capul lor, acum erau atacaţi şi de bombardierele B-17.

A fost o misiune foarte grea pentru maiorul George Blakey să conducă cele şase avioane B-17 de la Hawaii la Midway. Veneau să întărească mica forţă de bombardiere grele a insulei – zburaseră mai bine de şapte ore – iar acum, când au zărit în depărtare insula Eastern, cei de la Midway le-au ordonat să atace flota japoneză înainte de a ateriza. Benzina era pe sfârşite, oamenii erau obosiţi.

Acţiunea era grea oricum, şi cu atât mai grea pentru oameni care nu luptaseră deloc până atunci.

Comandanţii de secţii s-au consultat prin radio. Le va ajunge benzina? De la Midway li se spusese că japonezii se aflau la 170 de mile spre nord-vest – până acolo şi înapoi însemna poate încă 400 de mile de zbor. Au ajuns la concluzia că ar fi putut să aibă benzină suficientă dacă rămâneau la altitudinea la care se aflau acum, aceea de 1.200 în Această altitudine era ridicol de mică (grupul de la Midway condus de colonelul Sweeney opera de la o altitudine de 7.000 m), dar nu aveau de ales. Blakey a comunicat bazei că se îndreptau spre obiectivul indicat.

Puţin după ora 18,00 căpitanul Narce Whitaker, care conducea una din secţiile de trei aparate, a semnalat o coloană de fum la orizont. Apropiindu-se, a putut distinge un portavion în flăcări, înconjurat de un roi de crucişătoare şi distrugătoare. Dar în război totul este împărţit în compartimente, chiar şi acum erau unii care nu-şi dădeau seama de situaţie. Locotenentul Charles Crowell, un tânăr

ofiţer care se afla într-unul din avioanele B-17, habar nu avea că jos se aflau japonezii. Când s-a primit ordinul să se pregătească pentru lansarea bombelor s-a gândit ca, desigur, aparatul era avariat şi că trebuia să-şi arunce lestul.

Dar puţin după aceea a aflat despre ce era vorba. În timp ce mica escadrilă se îndrepta spre portavion, toate navele din escortă au deschis focul. Aparatele Zero îi bombardau de sus. Aşa cum a spus unul dintre piloţi, „neavând unde să aterizeze, toţi erau extrem de agitaţi”. Un proiectil a explodat în aripa unuia dintre avioane; un şrapnel a trecut prin botul altuia, trântindu-l pe cel care manipula bomba. Dar avioanele B-17 au reuşit să treacă. Scăpând de avioanele de vânătoare, s-au îndreptat asupra portavionului, au lansat bombele şi s-au îndepărtat în partea opusă neatinse încă. Unul dintre aparate, nefiind în stare să bombardeze portavionul, a aruncat bomba asupra unui distrugător care nici nu bănuia că va fi atacat.

Pentru cei mai mulţi dintre acei piloţi care terminaseră cam de un an şcoala şi nu aveau niciun fel de practică a fost o experienţă tulburătoare. Treceau printr-o gamă de emoţii: spaima care îi cuprinsese dintr-odată, încordarea cerută de 224 activitatea pe care o desfăşurau., setea cumplită când totul s-a terminat., ca apoi să nu fie în stare să înghită nicio picătură de apă.

Pentru cei fericiţi sau nefericiţi care puteau să privească afară era un spectacol care le tăia respiraţia. Maiorul Blakey era fascinat de felul în care proiectilele şi rafalele mitralierelor biciuiau apa asemenea unei puternice furtuni. Dintr-odată s-au ridicat stropi mult mai sus decât până atunci. „Doamne dumnezeule – s-a gândit Blakey – acum cad într-adevăr proiectile mari”. Nici nu i-a trecut prin minte că un grup de avioane B-17 de care el nu ştia nimic bombardau flota japoneză dintr-un punct situat chiar deasupra lui.

Dar aşa era. Avioanele cu baza la Midway erau din

nou la lucru. Primul a sosit colonelul Sweeney, la ora 17, 30, cu un grup de patru aparate. Portavionul de jos părea complet distrus, aşa că s-a îndreptat asupra unui crucişător greu. Apoi a apărut şi Carl Wuertele cu încă două aparate B-17. Portavionul era încă în flăcări, totuşi Wuertele l-a bombardat, în timp ce tovarăşul său a ţintit un cuirasat. Ei au produs toată agitaţia aceea când a apărut Blakey în scenă.

Între timp a sosit şi Stebbins cu avioanele de bombardament în picaj de pe Hornet. Şi el şi-a dat seama că portavionul era terminat şi atunci s-a îndreptat spre două nave din escortă; una era acelaşi obiectiv pe care-l bombardase Sweeney.

S-a produs o adevărată confuzie, dar nu mai avea nicio importanţă. Atacul devenise un picnic. Atacate din toate părţile, aparatele Zero au fost în cele din urmă distruse; japonezii puteau cu greu să-i oprească pe atacanţi. Când, în cele din urmă, aparatele americane s-au îndreptat spre bază, statistica lor era colorată în trandafiriu, ca şi apusul pe Pacific. Escadrila 8 de bombardiere susţinea că a lovit cu trei bombe un cuirasat şi cu două un crucişător. Aparatele B-17 erau tot atât de optimiste: bombardaseră cu succes portavionul, un cuirasat, un crucişător, scufundaseră un distrugător şi apoi numeroase bombe căzuseră în apropierea obiectivului cu efecte ucigătoare.

Căpitan-comandorul Michiso Tsutsumi, comandantul secund de pe cuirasatul Haruna, urmărea cu privirea două bombardiere în picaj îndreptându-se spre puntea de comandă. Unul părea că nu avea să mai revină niciodată în zbor orizontal – Tsutsumi vedea clar faţa pilotului. Apoi, în ultimul moment, aparatul „a făcut lumânarea” atât de jos, încât antena lui care atârna s-a agăţat de aceea a navei Haruna.

Bombele nu au atins însă obiectivul şi au căzut în mare lângă pupă, ridicând 225 două coloane de apă

imense. Timp de o oră după aceea cea mai mare parte din flotă e fost supusă unor atacuri asemănătoare: la ora 17, 30 bombardiere în picaj au atacat nava Tone. la ora 17, 40 aparate B-17 au fost deasupra Harunei., la ora 17, 40 bombardiere în picaj au atacat Chikuma., la ora 18, 15 nava Hiryū a fost bombardată de avioane B-17.

Părea că atacul nu avea să se mai termine. Dar, în sfârşit, la ora 18, 32 un furier obosit de pe puntea de comandă a navei Chikuma a observat că ultimele avioane se retrăgeau şi flota putea acum să facă bilanţul avariilor suferite. De necrezut, dar niciuna dintre nave nu a fost atinsă de aceste ultime bombe.

Bombele care căzuseră lângă pupa navei Haruna au îndoit câteva plăci şi au blocat telemetrul bateriei principale, dar reparaţiile erau simple. Singura avarie s-a produs când avioanele B-17 au mitraliat de la mică altitudine puntea de decolare a navei Hiryū, distrugând o baterie antiaeriană şi omorând câţiva tunari.

Un tun antiaerian în plus sau în minus nu prea mai avea acum importanţă pentru Hiryū. Comandorul Kaku ştia că singura lui speranţă era să poată duce nava departe de zona bătăliei. Odată ieşită din raza de acţiune a avioanelor S.U.A., s-ar fi putut eventual repara avariile şi nava ar fi fost cumva în stare să se întoarcă în Japonia. Telefonul încă funcţiona, şi Kaku l-a chemat pe mecanicul-şef, căpitan-comandorul Kunizo Aiso, cerându-i stăruitor să menţină viteza de 30 de noduri.

Aiso era optimist. Centrala de control era în stare de bună funcţionare, iar incendiul din compartimentul maşinii nr. 4 fusese stins. Nu putea să intre în celelalte trei compartimente de maşini – toate intrările erau blocate – dar a putut să comunice telefonic şi i s-a spus de acolo că totul era în ordine. Cel mai mare inconvenient pentru ei era fumul care pătrundea tot timpul prin conductele de aer.

În curând cu toţii au observat altceva, în

compartimentele de maşini era prea cald, mult mai cald decât trebuia să fie. Aspirantul Mandai, privind plăcile de oţel de deasupra, a observat că vopseaua se topea, începuse să picure, căzând pe mecanici în timp ce lucrau, arzându-i, producând chiar mici flăcări în maşini. Pe măsură ce vopseaua se topea, oţelul se încălzea, devenind în cele din urmă incandescent. Nimeni nu a spus un cuvânt, dar toţi ştiau că erau prinşi sub focul care se întinsese deasupra lor.

Câteva sute de metri mai departe de portavionul în flăcări, cuirasatul 226

Kirishima înainta în amurgul care se lăsa. Primise ordin să stea în apropiere şi să remorcheze portavionul Hiryū în cazul în care maşinile lui nu vor mai funcţiona.

Pe măsură ce se lăsa noaptea, misiunea devenea din ce în ce mai neplăcută. Din când în când de pe Hiryū se înălţau vâlvătăi, care puteau să servească de reper submarinelor inamice. În cele din urmă, comandorul Iwabuchi i-a transmis prin radio un mesaj lui Nagumo, descriindu-i situaţia şi subliniindu-i pericolul în care se afla nava sa.

La ora 18, 37 Nagumo i-a comunicat mult aşteptata permisiune de a părăsi nava Hiryū şi de a ajunge din urmă Nagara. Kirishima s-a îndreptat spre nord-vest şi, în timp ce înainta încet, comandantul său secund, căpitan-comandorul Honda, privea înapoi îngândurat spre nava Hiryū, care se contura acolo, întunecată pe cerul înserării, cu intrările luminate de flăcările incendiului. Din depărtare flăcările minuscule îi aminteau de lanternele care se aprindeau cu sutele acasă, la sărbătorirea vreunei ocazii mai fericite.

Căpitan-comandorul Hartwig, privind înapoi spre nava Yorktown mult înclinată, care se profila singură în lumina amurgului, avu o strângere de inimă.

De doi ani distrugătorul său, Russell, escorta portavionul. Se simţea ca făcând aproape parte integrantă

din Yorktown. Acum trebuie să-l părăsească. Amiralul Fletcher dăduse ordin navelor de escortă, după ce luaseră la bord supravieţuitorii, să se îndrepte spre est pentru a face joncţiunea cu amiralul Spruance. Ordinele erau ordine, dar era foarte greu să părăseşti nava singuratică ce se scufunda încet. Un gând inspirat din Hamlet i-a trecut prin minte lui Hartwig: „Vai, biete Yorick, o ştiam atât de bine doar”.

Erau mulţi alţii care simţeau în sinea lor că „nu e just” să părăsească nava Yorktown. Nava rezista încă, incendiile fuseseră stăvilite, înclinarea nu era prea mare, iar Portland se afla în apropiere gata să o remorcheze. Dar mai existau şi alţi factori pe care Frank Jack Fletcher trebuia să-i ia în consideraţie. Se întuneca, japonezii supravegheau întreaga zonă, navele grele ale lui Yamamoto erau destul de aproape., oricând puteau să apară submarine inamice, o forţă operativă care păzeşte un portavion abandonat constituie o ţintă ideală.

Din nou se dovedea că în război trebuie să ai mult fler. Fletcher a cumpănit şansele pe care le avea şi, în cele din urmă, a hotărât că a rămâne era prea riscant. La ora 17, 38 a dat ordin ca toate navele să plece spre est. Timp de 35 de minute nava Yorktown a rămas părăsită în noaptea care se lăsa; apoi, la ora 18, 13 distrugătorul Hughes a primit ordin să stea lângă ea.

Restul navelor din Forţa operativă 17 trebuiau să se îndrepte spre Spruance, care îşi recupera avioanele după atacul din acea după-amiază. Din nou priviri pline de îngrijorare s-au îndreptat spre înaltul cerului, numărând avioanele ZBD, încercând să desluşească avariile sau pierderile. Dar de data aceasta tensiunea era mult mai mică decât fusese în timpul atacului de dimineaţă. Radioul avusese grijă de aceasta. Ascultându-l, toţi au sesizat tonul vesel al exclamaţiilor pe care le schimbau piloţii. „Hei, ia te uită, aruncă cu tot ce au în noi, cu excepţia chiuvetei din bucătărie., hop, iată că au azvârlit acum şi chiuveta”.

Totuşi japonezii îi făcuseră să treacă prin momente grele. Pe lângă cele trei aparate pierdute, multe erau serios avariate. Trei aparate Zero s-au coalizat împotriva locotenentului Shumway, rănindu-i mitraliorul şi spărgându-i partea dreaptă a aparatului. El a reuşit în cele din urmă să se întoarcă la bază, dar aparatul era bun de aruncat la fiare vechi. Aspiranţii Cooner şi Merrill au păţit cam acelaşi lucru.

Earl Gallaher, conducând grupul de avioane de pe Enterprise, a fost confruntat cu o problemă diferită, dar s-a simţit atât de rău, încât ar fi preferat să aibă de-a face cu aparatele Zero. În timp ce revenea la zbor orizontal după bombardament, i s-a deschis o veche rană din spate, iar acum nu mai vedea înaintea ochilor de durere. Nu putea nici măcar să întindă mâna ca să lase în jos cârligul de aterizare. Totuşi nu putea să aterizeze fără acesta şi nici măcar nu ar fi putut ameriza. Cu acea durere în spate nu ar fi fost în stare nici măcar să iasă din carlingă.

A trecut comanda formaţiei pilotului de pe aparatul care zbura lângă el şi i-a lăsat pe toţi să aterizeze, în timp ce el încerca mereu să coboare cârligul. Nu era de loc uşor, dar nu avea ce să facă şi, în disperare de cauză, cu toată durerea, s-a aplecat. A reuşit să-l coboare aşa cum trebuie, dar a fost gata-gata să leşine din cauza durerii. În fine, la ora 18, 34 a aterizat cu oarecare nesiguranţă; astfel, ultimul din grupul de pe Enterprise se întorsese la bază.

Pe nava Koparo, pe care amiralul Nagumo îşi înălţase temporar pavilionul, lucrurile nu erau prea vesele. Amiralul îşi îndrepta gândurile spre epoca în care se îmbarcase pe distrugător şi povestea întâmplări vagi despre atacuri nocturne cu torpile. Şeful statului său major, Kusaka, avea dureri mari din cauza unei entorse la gleznă. În cele din urmă s-a retras într-o cabină de la pupă, unde cineva din corpul medical încerca să-i dea un prim-ajutor. („Dar dumneata eşti dentist”, s-a 228 lamentat

Rusaka. „Ştiu – i-a răspuns omul – dar dentistul este de fapt medic”.) Cea mai mare parte a timpului Kusaka zăcea întins într-o cuşetă, dar din când în când prezenţa sa era necesară pe puntea de comandă. Atunci, câte un marinar îl transporta în cârcă. Era un spectacol ridicol, simbolizând parcă situaţia desperată a întregii flote a lui.

Departe, în urmă, amiralul Yamamoto îşi dădea seama de catastrofă.

Împreună cu statul său major, el elabora planuri în camera de operaţii de pe Yamato, încercând să salveze ce se mai putea salva.

Luase prima măsură la ora 12, 20, nouăzeci de minute după ce aflase dezastrul. Atunci a transmis o serie ordine scurte şi precise restului flotei. Navele de transport trebuiau să se retragă temporar. Submarinele urmau să ia poziţie de-a lungul unei linii la vest. Amiralul Kakuta trebuia să părăsească Aleutinele şi să se îndrepte repede spre sud cu portavioanele sale uşoare Ryujo şi Junyo. Nu mai era necesar să transmită ordine amiralului Kondo; el se şi îndrepta spre nord cu cuirasatele, cu portavionul Zuiho, de fapt cu tot ceea ce avea. Kondo însuşi naviga spre est printr-o ceaţă deasă, aducând puternica navă Yamato, două cuirasate şi portavionul Hosho.

Dacă aveau puţin noroc, toate aceste nave diferite cuprinzând şi patru portavioane mici, ar fi putut să-l ajungă pe Nagumo cam într-o zi. Kondo se afla în poziţia cea mai bună. Aflat la o depărtare de 300 în el trebuia să ajungă în dimineaţa următoare pe la ora 03,00.

Nagumo spera că această flotă improvizată grupat în jurul navei Hiryū şi al dârzului Yamaguchi va putea totuşi să ţină piept flotei S.U.A. Dar mai rămânea Midway, obiectivul iniţial. Acum, când cea mai mare parte a flotei combinate imperiale se afla în apropiere, puteau oare americanii să transforme baza „într-un portavion de nescufundat”? Comandorul Kuroshima, „zeul operaţiilor”, credea că era posibil. El l-a convins pe Yamamoto că

trebuie să neutralizeze baza chiar şi cu preţul sacrificării unei părţi a forţelor disponibile. Amiralul a fost de acord, şi la ora 13, 19 i-a transmis amiralului Kondo: „Forţa de invazie va destina o parte din forţele sale bombardării şi distrugerii bazei aeriene inamice de pe AF. Ocuparea bazelor AF şi AO este temporar amânată”.

Debarcarea în Aleutine (AO) a fost curând reluată în considerare, dar Midway a rămas în suspensie, cel puţin până când Kondo va fi pregătit puţin terenul.

Aceasta trebuia să se întâmple destul de repede. El trimitea în acest scop crucişătoarele Kumano, Suzuya, Mikuma şi Mogami. Acestea erau crucişătoarele 229 cele mai noi şi mai rapide din marina japoneză, cele mai indicate pentru o asemenea misiune. Comandate de amiralul Takeo Kurita, acestea s-au îndreptat spre nord-est cu o viteză de 32 de noduri.

Un început bun, dar ar fi fost mult mai uşor să pregătească atacul dacă ar fi ştiut ceva mai mult despre condiţiile de la Midway. Nagumo nu transmisese niciun mesaj despre raidul de dimineaţă. Desigur, amiralul avea problemele lui, dar, totuşi, flota combinată trebuia să cunoască situaţia. La ora 16, 55 un nou mesaj a fost transmis, solicitându-i-se lui Nagumo raportul. Amiralul nici măcar nu a confirmat primirea mesajului, probabil tocmai pentru că sosise într-un moment cu totul nepotrivit. Avioanele de bombardament americane atacau atunci nava Hiryū.

Yamamoto continua să fie în necunoştinţă de cauză. El nu primise niciun mesaj direct din partea lui Nagumo de la ora 11, 30, deci de aproape şase ore. Îşi purta paşii nervos şi distrat pe puntea de comandă, ducându-se în partea din faţă şi privind cu binoclul spre est, ca şi cum aceasta ar fi putut servi la ceva.

Securea a căzut la ora 17, 30.

Nagumo a transmis prin radio că „Hiryū este în flăcări ca urmare a bombardamentului american”.

Yamamoto s-a lăsat pe un scaun în mijlocul postului său de comandă, fără a scoate un cuvânt. A rămas aşa câteva minute nemişcat, ca o stâncă, pradă propriilor sale gânduri.

Pe Nagara, amiralul Nagumo continua să fie preocupat de ideea unei angajări nocturne la suprafaţă. Planul său era să se retragă momentan spre vest, apoi, odată cu lăsarea nopţii, să schimbe direcţia şi să-i ia pe americani prin surprindere. Studiind expresia de pe faţa lui Nagumo, locotenent-comandorul Yoshioka s-a gândit că din dimineaţa aceea, îl vede pentru prima oară mai liniştit pe bătrânul lup de mare.

Apoi, la ora 18, 80, Chikuma a transmis cu ajutorul semnalelor luminoase un mesaj care a risipit orice speranţă: „Avionul nr. 2 de pe această navă a detectat patru portavioane inamice, şase crucişătoare şi cincisprezece distrugătoare la 30 de mile est de portavionul inamic, care a fost incendiat la ora 17, 13. Grupare de forţe inamice se îndreaptă spre vest”.

Aceasta schimba totul. Mai înainte Nagumo presupunea că şi americanii avuseseră pierderi grele. Acum reieşea că distrusese un singur portavion, iar celelalte patru se îndreptau direct spre el. O bătălie navală de tip vechi era altceva, dar nici Nagumo, nici statul său major nu aveau chef de acest fel de avalanşă aeriană.

Nu aveau nicio îndoială în privinţa ştirilor. Uimiţi de atacul neaşteptat al americanilor, acum erau gata să creadă orice. Nimeni nu şi-a mai bătut capul să verifice informaţiile. Dacă ar fi făcut-o, ar fi devenit şi mai sceptici. Ştirile se bazau pe două semnalizări distincte ale avionului de pe Chikuma, dar cea de-a doua „semnalizare” era în mod evident o încercare a pilotului de a corecta şi amplifica primul său mesaj.

Dar ofiţerii lui Nagumo nu mai erau dispuşi să analizeze rapoartele de contact.

Singura lor reacţie a fost să o ia la fugă cât mai

repede. La ora 19, 05 resturile forţei de şoc au făcut calentoarsă şi au fugit spre nord-vest.

Amiralul Yamamoto şi-a dat seama că forţele sale erau descurajate. Şi pentru el veştile dramatice asupra bătăliei au fost o grea lovitură, dar capacitatea de a-şi reveni era una dintre calităţile lui majore de luptător. Se simţea gata să se arunce în luptă imediat, dar nu era sigur de comandanţii unităţilor în subordine. Poate că aveau nevoie de încurajare până la momentul când va putea ajunge el acolo şi prelua personal comanda. La ora 19, 15 a transmis tuturor comandanţilor: „1. Flota inamică este practic distrusă şi se retrage spre est.

2. Unităţile flotei combinate care se găsesc în apropiere se pregătesc să urmărească ceea ce a mai rămas din flota inamică şi în acelaşi timp să ocupe obiectivul AP.

3. Forţa principală, conform programării, trebuie să se găsească la latitudinea 32°03’ nord şi longitudinea 175°45’ est la 03,00 în ziua de 5. Drum 90°, viteză 20.

4. Prima forţă de şoc a portavioanelor, forţa de invazie (minus Divizia 7 de crucişătoare) şi grupul de submarine vor lua imediat contact cu inamicul şi-l vor distruge”.

Amiralul Nagumo a găsit, desigur, ordinul dat plin de amară ironie: în acelaşi moment a primit un alt mesaj prin care i se raporta că nava Sōryū se scufundase.

Toată după-amiaza ea a continuat să ardă, zguduită din când în când de explozii violente, în timp ce distrugătoarele din escortă se învârteau neputincioase în jurul ei. Către apus, incendiile s-au domolit, aşa încât subofiţerul Abe a putut fi trimis la bord pentru a încerca să-l salveze pe comandorul Yanagimoto. Abe era campionul de lupte greco-romane al marinei şi primise ordin să-l aducă pe Yanagimoto cu forţa. Dar comandorul a refuzat să se mişte, şi Abe nu a fost în stare să pună mâna pe comandantul său. S-a întors de pe portavion singur, cu ochii plini de lacrimi.

Sōryū se scufunda din ce în ce mai mult. Cineva de pe nava de escortă Makigumo a început să intoneze imnul naţional japonez „Kimigayo”. Apoi au prins şi alţii să cânte în cor. În timp ce sunetele imnului se răspândeau peste întinsul apei, pupa navei Sōryū se lăsa în jos, iar prova se ridica în sus; după ce a rămas câteva clipe imobilă, la ora 19, 13 nava s-a scufundat.

Douăsprezece minute mai târziu a venit rândul navei Kaga. Întreaga după-masă a plutit la voia întâmplării, în timp ce o mică brigadă a rămas la bord încercând să înăbuşe focul cu găleţi cu apă. Era o luptă fără speranţe, şi cam pe la asfinţit distrugătorul Hagikaze a trimis un cuter să salveze oamenii. Aceştia au cerut însă să li se aducă o pompă de mână pentru stingerea incendiului. Cuterul s-a întors cu un ordin scris ca oamenii să părăsească nava. De data aceasta s-au supus ordinelor, dar cu multă greutate. În timp ce se urca la bordul navei Hagikaze, un bătrân subofiţer nu putea să-şi ia privirea de la nava sa, care era în flăcări.

Lacrimile îi curgeau şiroaie pe obraz, udându-i până şi mustăţile tăiate cu grijă.

Curând după aceea două explozii puternice au luminat întunericul înserării şi Kaga a fost, de asemenea, înghiţită de valuri.

În acelaşi moment, doar la câteva mile depărtare, comandorul Aoki de pe nava Akagi a adunat toţi oamenii pe puntea ancorei. Nimeni nu mai spera ca nava să fie salvată. Aoki a lăudat curajul oamenilor, şi-a luat rămas bun de la ei şi le-a ordonat tuturor să părăsească nava. Distrugătoarele Nowaki şi Arashi s-au apropiat şi la ora 20,00 o flotilă formată din mici ambarcaţiuni a început să transfere supravieţuitorii.

Amiralului Nagumo i s-a transmis, un mesaj în care i se cerea permisiunea de a scufunda nava. Nagumo nu a dat niciun răspuns, dar a răspuns Yamamoto.

Comandantul suprem a interceptat mesajul şi la ora

22, 25 a trimis un ordin scurt de a nu scufunda nava. Hotărârea se datora, pe de o parte, spiritului combativ al lui Yamamoto şi, pe de altă parte, unei atitudini sentimentale. Akagi era una din navele sale preferate – servise pe ea în tinereţe mai mulţi ani – şi acum era hotărât să o remorcheze şi să o ducă acasă dacă va putea.

Ofiţerul cu navigaţia de pe Akagi, căpitan-comandorul Miura, a primit mesajul lui Yamamoto pe nava Nowaki, de unde conducea operaţiile de salvare. A plecat repede cu o şalupă spre Akagi. Acolo l-a găsit pe comandorul Aoki hotărât să piară odată cu nava sa (unii spuneau că era legat de ancoră). Miura ştia să vorbească ca nimeni altul şi acum a făcut uz de întreaga sa elocvenţă. În loc să folosească un ton trist şi implorator, el l-a certat pe Aoki, spunându-i că nu făcea decât să complice lucrurile şi în primul rând i-a transmis ordinul lui Yamamoto de a nu 232 scufunda nava. Miura a subliniat că ar fi mult mai folositor dacă ar veni pe Nowaki şi ar ajuta la salvarea navei Akagi.

Aoki nu şi-a mai revenit în urma şocului şi a rămas trist şi abătut pentru tot restul vieţii lui. A consimţit însă să coboare în şalupa de pe Nowaki. Şalupa s-a îndepărtat, lăsând în urmă nava Akagi, întunecată, cufundată în tăcere – acum cu adevărat singură şi neputincioasă în mijlocul mării scăldate în razele lunii.

Mai erau câţiva înotători izolaţi – piloţi din escadrila de vânătoare care rămăseseră fără benzină şi marinari de pe cele trei portavioane. Toată după-masa, până târziu seara, distrugătoarele au făcut curse, salvându-i pe unii ca: Raita Ogawa, pilotul unui avion Zero de pe Akagi, care plutea cu centura sa de salvare., Tatsuya Otawa de pe Sōryū, agăţat de o bucată de lemn., Takayoshi Morinaga de pe Kaga, ţinându-se de un pat de lemn dus de valuri., şi alţi câţiva.

La început cei mai mulţi strigau ca să atragă atenţia, dar, pe măsură ce înserarea se lăsa, strigătele deveneau

mai slabe. În cele din urmă totul a fost învăluit în tăcere. Distrugătoarele întunecate şi-au terminat cercetările şi s-au îndreptat spre nord-vest, pentru a se alătura flotei.

Aspirantul George Gay era acum complet singur sub cerul înstelat al Pacificului central, după ce aproape întreaga după-masă nu fusese de loc singur.

La un moment dat un distrugător japonez de escortă a trecut atât de aproape, încât Gay a putut să vadă marinarii îmbrăcaţi în alb umblând pe punte. („Dacă aş fi cunoscut pe cineva acolo, aş fi putut să-l disting cu uşurinţă”.) Gay s-a făcut cât a putut mai mic în apă sub perna sa neagră.

Piciorul la care se arsese îl durea foarte tare. mâna îi sângera., apoi a început să se gândească la rechini. Dar a avut un gând reconfortant. Auzise că rechinii fug de explozii – şi acolo fuseseră doar destule. Zărea în depărtare nave, dar el nu prea se uita. Îl usturau ochii din cauza apei sărate, aşa că nu mai vedea aproape nimic. Îi ţinea închişi aproape tot timpul, deschizându-i din când în când pentru a arunca o privire rapidă spre orizont. A observat că japonezii se îndepărtau treptat din acea zonă.

Când s-a lăsat înserarea şi-a scos pluta galbenă, „poate mai devreme decât cerea prudenţa”, a umflat-o şi s-a urcat pe ea. Ochii îl supărau mai puţin acum şi, în sfârşit, se putea odihni. S-a întins extenuat, când aţipind, când privind luminiie strălucitoare ale reflectoarelor, departe spre nord, acolo unde japonezii încă luptau să mai salveze ceva.

Căpitan-comandorul Yosfaida s-a apropiat cu distrugătorul său Kazagano şi a acostat lângă portavionul Hiryū în flăcări. Oamenii săi lucrau asiduu în noapte, descărcând echipament antiincendiu şi hrană pentru echipaj: o cină cam frugală din biscuiţi şi apă. Şi distrugătorul Yugumo s-a apropiat de navă, aducând furtunuri pentru stingerea incendiului, luate de pe Chikuma. Alte două distrugătoare navigau în apropiere,

gata să dea ajutor la nevoie.

Nava Hiryū zăcea nemişcată în apă. În jurul orei nouă toate maşinile se opriseră. Telefoanele mai funcţionau, deşi foarte prost, iar jos în compartimentul de maşini nr. 4 căpitan-comandorul Aiso a primit, în fine, o comunicare de pe puntea de comandă. Cineva de sus voia să ştie dacă mecanicii puteau ieşi. Aiso a privit la oţelul incandescent de deasupra capului şi a spus: Nu. A urmat o pauză lungă, apoi de la puntea de comandă s-a întrebat dacă oamenii doreau să transmită un ultim mesaj, Aiso s-a înfuriat. Ştia că situaţia era critică, dar nu disperată. Nava Hiryū nu părea să fie pe punctul de a se scufunda, şi de îndată ce incendiile ar fi fost stinse, ar fi putut fi chiar dusă înapoi în Japonia. Cu vehemenţa unui om prins în cursă, a cerut stăruitor celor de pe puntea de comandă să nu se descurajeze. N-a ştiut însă niciodată dacă l-au auzit. Telefonul nu mai funcţiona.

Oricât de incertă ar fi fost situaţia în momentul acelei scurte convorbiri, totul a devenit foarte limpede la ora 23, 58. Atunci a avut loc o explozie violentă. Flăcările, care începuseră să se domolească, au izbucnit din nou, împrăştiindu-se peste tot, fără a mai putea fi stăpânite.

Aceasta nouă criză l-a pus pe aspirantul Sandanori Kawakarni în situaţia de a lua a hotărâre gravă. Tânărul Kawakami era casier pe Hiryū, dar în noaptea aceasta avea o răspundere mult mai mare. Era şi custodele portretului împăratului. În mod normal, portretul atârna pe perete în cabina comandantului, dar la Midway se luaseră anumite precauţiuni. Când s-a dat alarma, Kawakami a aşezat portretul într-o cutie specială de lemn, şi un subofiţer l-a cărat într-un rucsac în camera cronometrelor, jos sub puntea blindată. Acolo avea să fie în siguranţă. Acestea au fost măsurile de precauţie luate. Nimănui nu i-a trecut prin cap că s-ar fi putut ca portretul să părăsească nava.

Kawakami trebuia acum să ia singur o hotărâre. Nu

putea să comunice cu puntea de comandă şi nici nu era timp de pierdut. Atunci subofiţerul a pus din nou cutia cu portretul în rucsac şi, păzind comoara, cei doi au pornit spre probă, luptându-se cu flăcările. Au ajuns pe puntea ancorei, unde Kawakami a transferat 234 portretul, cu deosebită grijă, pe distrugătorul Kazagumo.

Tocmai la timp. Hiryū avea o înclinare de 15°, lua apă încontinuu şi toţi se întrebau cât putea să mai dureze. La ora 02, 30 în ziua de 5 iunie, comandorul Kaku s-a întors în cele din urmă spre amiralul Yamagttchi şi i-a spus: „Va trebui să părăsim nava, domnule amiral”.

Yamaguchi a dat din cap afirmativ şi a trimis un mesaj amiralului Nagumo, raportând că a ordonat părăsirea navei. Apoi i-a dat instrucţiuni lui Kaku să adune toată lumea la pupă, în partea stângă a punţii de decolare. Cam vreo 800 de supravieţuitori s-au strâns în jurul celor doi comandanţi în lumina flăcărilor care pâlpâiau.

Primul a vorbit comandorul Kaku. „Războiul nu s-a terminat, lupta trebuie dusă mai departe”, le-a spus el. Apoi a adăugat că menirea lor era să trăiască pentru a forma nucleul unei marine din ce în ce mai puternice.

După aceea a venit rândul lui Yamaguchi. Amiralul le-a spus cât de mult le-a admirat curajul, cât de mândru se simţea de faptele lor în bătăliile pe care le dăduseră împreună. „De data aceasta însă sunt singurul responsabil de pierderea navelor Sōryū şi Hiryū. Voi rămâne la bord până în ultima clipă. Vă ordon tuturor să părăsiţi nava şi să continuaţi să serviţi cu loialitate pe maiestatea sa împăratul”.

Acestea fiind zise, toţi s-au îndreptat cu faţa spre Tokio, şi Yamaguchi a ridicat trei urale pentru împărat. Apoi au coborât cu solemnitate pavilionul naţional, „Fie ca domnia voastră urmat de pavilionul amiralului. În timp ce era coborât pavilionul naţional eu să continue timp de o mie, timp de opt mii de generaţii, emblema Soarelui Răsare, un sunet de goarnă a răsunat în noapte. Apoi au

Până când prundişul intonat imnul naţional „Kimigayo”.

Devine rocă.

Pe când oamenii începuseră să părăsească nava, comandorul Kaku s-a întors Acoperită de muşchi verde”. spre amiralul Yamaguchi şi i-a spus: „Voi împărtăşi soarta navei, domnule amiral”.

Yamaguchi l-a înţeles şi a repetat că şi el intenţiona să rămână până la sfârşit.

Apoi au început o conversaţie plină de romantism, care putea să aibă semnificaţie numai pentru japonezi. „Să admirăm împreună frumuseţea lunii”, a spus amiralul.

„Ce strălucitoare e – a adăugat Kaku.

— Trebuie să fie în ziua a 2 l-a”. Oricât de ciudat ar părea, o asemenea conversaţie nu era neobişnuită între doi japonezi buni prieteni. Aceste cuvinte nu aveau nimic funest în ele; mai curând reprezentau un mod tradiţional, aproape ritual de a arăta cât de multe aveau în 235 comun.

Dar în acea noapte însemnau limpede hotărârea celor doi de a împărtăşi soarta navei. Auzind conversaţia lor, comandantul secund Kanoe şi-a dat seama că şi ceilalţi ofiţeri superiori trebuiau să rămână acolo. A împărtăşit părerea sa celorlalţi şi toţi au fost de acord. Comandorul Kaku s-a dovedit a fi foarte neînţelegător. Le-a spus răspicat că numai el singur va rămâne şi le-a ordonat: „Toţi veţi părăsi nava”.

Apoi şeful statului-major al lui Yamaguchi, căpitan-comandorul Seiroku Ito, a propus acelaşi lucru în numele statului-major al amiralului. Dar Yamaguchi a respins propunerea.

Din când în când veneau şi alţi ofiţeri; erau nenumărate amănunte de pus la punct. „În seiful navei sunt o mulţime de bani – a raportat casierul navei – Ce să fac cu aceşti bani?”

Această problemă era uşor de rezolvat. „Lasă banii acolo unde sunt – a răspuns comandorul Kaku – vom avea nevoie de ei la traversarea Stix-ului”.

Yamaguchi a continuat pe acelaşi ton glumeţ, adăugând.: „Aşa e. Şi vom mai avea nevoie de bani pentru o masă copioasă în iad”.

Acum sosise ora despărţirii. Ito i-a cerut încă o dată amiralului să-i confirme dacă este hotărât să rămână, apoi l-a întrebat dacă nu are un ultim mesaj de transmis. Yamaguchi i-a răspuns că are două. Primul era destinat amiralului Nagumo: „Nu am cuvinte de scuză pentru cele petrecute. Doresc doar o marină japoneză mai puternică – şi răzbunare”. Al doilea mesaj se adresa căpitan-comandorului Toshio Abe, comandantul Diviziei 10 de distrugătoare, aflat pe nava-amiral Kazagumo, care era în apropiere. Mesajul cuprindea doar câteva cuvinte: „Scufundaţi nava Hiryū cu torpilele voastre”.

În sfârşit, a urmat toastul de adio. Cineva a observat un butoiaş care fusese trimis mai devreme de pe Kazagumo. I-au scos capacul şi l-au umplut cu apă, trecându-l apoi, în tăcere, din mână în mână. Mica ceremonie a luat sfârşit, şi când căpitan-comandorul Ito a plecat, Yamaguchi i-a înmânat chipiul ca să-l dea ca amintire familiei sale.

La ora 04, 30, când primele raze de lumină ale zorilor străluceau la răsărit, transferul întregului echipaj de pe Hiryū se terminase. Ultimul care a părăsit nava a fost căpitan-comandorul Kanoe, şi în timp ce cuterul în care se afla se îndepărta, i-a văzut pe Yamaguchi şi pe Kaku făcându-i semn cu mâna de pe puntea de comandă.

La ora 05, 10 căpitan-comandorul Abe a executat ultimele ordine primite.

Distrugătorul Makiguma s-a îndreptat spre Hiryū şi a lansat două torpile. Una a greşit ţinta, alta însă a explodat cu un zgomot puternic. Fără a mai pierde niciun minut, Abe şi-a îndreptat distrugătoarele spre nord-vest, grăbindu-se să-l ajungă pe amiralul Nagumo, care se retrăgea.

Şi Nagumo avusese o noapte proastă. A fost necesar

mai mult decât un mesaj încurajator din partea comandantului suprem ca să-şi poată stăpâni nervii. La ora 21, 30 i-a comunicat lui Yamamoto ştirile proaste privind portavioanele americane care navigau spre el. A adăugat că se retrăgea spre nord-vest cu o viteză de 18 noduri. Nu a primit niciun răspuns, aşa că la ora 22, 50 a transmis un nou raport într-o formă uşor modificată.

De data aceasta răspunsul a venit după cinci minute. Yamamoto i-a luat comanda, încredinţând-o agresivului amiral Kondo, care venea în grabă dinspre sud cu cuirasatele şi crucişătoarele sale. Aşa cum a spus Ugaki, şeful statului-major, Nagumo părea că „nu mai are vlaga necesară pentru a lupta mai departe”.

Nagumo a primit lovitura fără niciun comentariu. Statul său major însă nu s-a comportat la fel. În toiul bătăliei – chiar atunci când se contura înfrângerea – nimeni nu prea găsea timp să se mai gândească la ceva. Acum aveau, timp berechet. În cursul serii, ofiţerul cel mai vechi din statul-major, căpitan-comandorul Oisi, s-a dus la amiralul Kusaka. „Domnule amiral, noi toţi ofiţerii de stat-major am hotărât să ne asumăm partea noastră de responsabilitate pentru cele întâmplate şi să ne sinucidem. Vreţi să-l informaţi, vă rog, pe amiralul Nagumo?”

Kusaka, care era un om cu simţ practic, a văzut lucrurile în mod diferit. A convocat atunci întreg statul-major şi, reprimându-i cu asprime, le-a spus: „Cum puteţi să vă gândiţi la un asemenea lucru? Vă entuziasmaţi la orice ştire bună şi apoi declaraţi că vă sinucideţi de îndată ce lucrurile merg prost. Este absurd!” Apoi s-a dus la Nagumo şi i-a raportat cele petrecute. Dar şi amiralului îi umbla prin minte acelaşi gând. „Ceea ce spui este, desigur, just – i-a răspuns amiralul – dar lucrurile stau altfel atunci când e vorba de comandant”.

„Nicidecum”, a replicat Kusaka. Şi a început să predice din nou: a face harakiri acum ar fi doar o dovadă de slăbiciune. Trebuie să reia lupta şi să răzbune

înfrângerea. În cele din urmă Nagumo i-a dat dreptate şi prima forţă de şoc – lipsită acum de cele patru portavioane, şi-a urmat cursa în noapte, îndepărtându-se din ce ce mai mult de scena dezastrului acelei zile.

— Învingători şi învins i.

Cei de la Midway nu puteau să creadă că se terminase. Raidul de dimineaţă fusese doar o acţiune preliminară. Japonezii trebuiau să se întoarcă.

Prevăzând un bombardament terestru masiv la apus, comandorul Simard a dispersat avioanele sale PBY şi a evacuat personalul care nu era indispensabil, a prevenit ambarcaţiunile torpiloare de patrulare să fie gata pentru un atac nocturn.

Colonelul Sweency a trimis şapte dintre bombardierele sale B-17 înapoi la Hickam; nu voia să fie prinse la sol. Pe insula Eastern un bătrân soldat din infanteria marină a luat un sul de bancnote pe care le câştigase la zaruri şi l-a aruncat în mare: prefera să le piardă aşa decât să le lase să cadă în mâna japonezilor.

De fapt, în acea după-masă, singurii „invadatori" care se îndreptau pe mare spre Midway erau doi oameni într-o barcă de cauciuc, la o depărtare de vreo zece mile de insulă. Aspirantul Thomas Wood şi cu mitraliorul său aparţineau escadrilei 8 de bombardiere, acea escadrilă de pe Hornet care făcuse un popas la Midway ca să se realimenteze. Ei însă au rămas fără benzină cu puţin înainte de a ajunge la bază. Constrânşi să amerizeze, au pus barca pe apă şi acum se îndreptau spre fumul pe care-l vedeau ridicându-se în depărtare.

Când au ajuns la bancul de corali de la Midway se întunecase. Odată bancul trecut, le-ar mai fi rămas să vâslească vreo cinci mile până dădeau de uscat, dar cel puţin acolo aveau să fie în apele liniştite ale lagunei. Erau deci nerăbdători să treacă reciful.

Dar tocmai asta era problema. Exista un singur loc pe unde ar fi fost uşor de trecut, dar era păzit de un leu de

mare enorm. Vietatea nu voia să se mişte, rămânând neclintită la toate strigătele şi ameninţările lor. În cele din urmă, Wood s-a ridicat şi i-a dat câteva lovituri puternice cu piciorul în posterior. Convins, leul de mare s-a aruncat în apă, dar nu a renunţat chiar aşa uşor. În timp ce cei doi oameni stăteau pe recif ca să se odihnească după ce au reuşit să-şi treacă barca, animalul înota în jurul recifului, lătrând furios la ei.

În cele din urmă au ajuns teferi pe uscat, pentru a-i găsi pe cei de la Midway 238 speriaţi şi descurajaţi. Bombardierele în picaj ale marinei, câte mai rămăseseră, au plecat într-un atac de seară, dar nu au reuşit să-i detecteze pe japonezi. S-au reîntors la bază fără noul lor comandant, maiorul Norris, probabil victimă a unei amerizări. În acelaşi timp se întorceau şi avioanele B-17 după atacul lor de după masă; unii piloţi povesteau episoade palpitante din luptele cu aparatele Zero.

Acele aparate japoneze erau probabil „orfane” (de fapt chiar aşa era sau poate proveneau de pe un al cincilea portavion, ce se afla cine ştie pe unde. Mai erau şi navele de la vest sud-vest – ultimele rapoarte anunţau că acestea continuau să înainteze.

La ora 21, 54, un soldat de la bateria B a văzut un submarin ieşind precaut la suprafaţă, la o distanţă de două mile de insula Eastern. Midway nu a deschis foc imediat, neştiind intenţiile submarinului. Colonelul Shanon nu voia să dezvăluie poziţia bateriei sale. În lumina lunii, semivoalate, cei de la Midway au urmărit submarinul, care aluneca de-a lungul ţărmului, îndreptânduspre vest şi sud. La ora 22, 21 a dispărut, pierzându-se în întuneric.

Tensiunea creştea. Pe insula Sand, aspirantul Leon Grabowsky şi-a curăţat armele M-1 şi 45 în vederea debarcării, de care era sigur că va avea loc. Pe insula Eastern, locotenentul Jim Muri şi echipajul avionului său B-26 au adunat la un loc toate armele pe care au reuşit să le găsească. Apoi s-au aşezat în nisip lângă aparatul lor,

observând cerul împestriţat cu nori, care din loc în loc lăsau să se vadă sclipind stelele.

Nici cei de la Pearl Harbor nu puteau să creadă că se terminase. Muncitorii stăteau încă la bateriile instalate pe acoperişurile de la şantierul naval. Pe aerodromul Hickam, căpitanul D.E. Ridings, comandantul escadrilei 73 de bombardiere, a primit un telefon urgent la ora 22,00 prin care i se spunea să adune toate aparatele B-17 disponibile şi să se ducă la Midway. El a decolat înainte de răsăritul soarelui. Pe insula Ford, piloţii escadrilei 8 de avioane torpiloare detaşate acolo şi-au luat locurile pe aparate, fiind gata pentru orice.

Cam acelaşi lucru se petrecea şi pe coasta de vest a Statelor Unite. Toate staţiile de radio au întrerupt transmisiile la ora 21,00 ca urmare a ordinului primit de la cel de-al patrulea comandament al aviaţiei de vânătoare. Partea din Seattle care dădea spre apă a fost închisă pentru „traficul neautorizat”. Earl Warren, procurorul general al Californiei, a prevenit că statul se afla în „pericol iminent” de atac.

În larg, distrugătorul Hughes stătea singur de pază lângă portavionul părăsit Yorktown. Locotenent-comandorul Ramsey se aştepta ca japonezii să trimită una sau două nave de suprafaţă pentru a da portavionului în timpul nopţii lovitura de graţie. Dar se aştepta şi la submarine şi chiar la un atac aerian imediat după răsăritul soarelui. Avea ordin să scufunde portavionul dacă se ivea pericolul de a cădea în mâna inamicului sau în cazul unui incendiu serios, în orice caz, trebuia să-l scufunde înainte de a fi el scufundat.

Toată noaptea distrugătorul a navigat în jurul epavei. În întuneric Yorktown căpătase o înfăţişare stranie. Din când în când se vedeau strălucind lumini, iar membrilor echipajului li se părea că aud voci şi zgomote ciudate ori de câte ori distrugătorul se apropia de navă. Ramsey se gândea să se ducă la bord şi să controleze, dar apoi a

hotărât să nu facă nimic. Ar fi însemnat să se oprească, să coboare o barcă, să folosească lumini: pe scurt, să-şi provoace singur neplăceri într-o noapte ca aceasta. De aceea Hughes şi-a continuat veghea.

Şi pentru Forţa operativă a fost o noapte agitată şi plină de griji. Piloţii erau prea obosiţi ca să se mai poată gândi la ceva, dar acolo, în careul de pe Hornet, nimeni nu putea trece cu vederea cele 29 de scaune goale. Pe Enterprise, aspirantului Charles Lane, unul dintre „orfanii" de pe Yorktown, i se atribuise cabina unui pilot din escadrila 6 de avioane torpiloare care nu se mai întorsese.

De cum a intrat, primele lucruri pe care le-a observat Lane au fost fotografiile familiei celui dispărut, iar pe birou o Biblie. Era aproape insuportabil! Jos, în cabinele echipajului, radiotelegrafistul Snowden din escadrila 6 de recunoaştere privea fix cuşetele goale din jurul lui. Era îngrozitor de deprimat. Nu se întreba de ce se aflau acolo sau care erau motivele războiului. A fost cuprins de un sentiment profund de solitudine la gândul că pierduse atâţia prieteni buni.

Sus, ofiţerii care erau de serviciu scrutau noaptea, dar nu în căutarea japonezilor. După ce recuperase aparatele care atacaseră nava Hiryū, Forţa operativă 19 a pornit spre est la ora 19, 09 şi acum se îndepărta de ţărm. Mulţi din vechiul stat-major al lui Halsey erau decepţionaţi. Halsey nu ar fi procedat aşa, spuneau ei. Ce altă ocazie mai bună ar fi avut ca să distrugă restul flotei lui Nagumo? Era clar că japonezii nu mai dispuneau de forţe aeriene: toţi piloţii erau gata să jure. Sosise momentul să-i urmărească. Poate un atac cu avioane torpiloare noaptea sau un atac al bombardierelor în picaj în zori ar fi reuşit să dea lovitura de graţie. Era foarte simplu. Cum de Spruance nu-şi dădea seama?

Spruance îşi dădea prea bine seama şi, într-adevăr ispita era mare. Dar mai 240 existau şi alţi factori care trebuiau luaţi în considerare. Forţele sale erau singurele

de care mai dispunea Nimitz şi nimeni nu ştia ce intenţii aveau japonezii.

Crucişătoarele şi cuirasatele lui Yamamoto erau încă neatinse şi poate că exista şi vreun portavion pe undeva. Fără îndoială, inamicul dispunea încă de destule forţe pentru a-l putea alunga din Pacific, destule forţe pentru a ocupa Midway-ul dacă soarta îi era favorabilă. Aşa încât a scris mai târziu în raportul său către Nimitz: „Nu am considerat oportun să risc o întâlnire cu forţe inamice probabil superioare, dar, pe de altă parte, nu voiam să fiu prea departe de Midway în dimineaţa următoare. Doream să mă aflu într-o poziţie care să-mi permită urmărirea forţelor inamice în retragere sau să împiedic o debarcare la Midway". De aceea Spruance s-a îndreptat spre est, deplasându-se cu o viteză de 25 de noduri până la miezul nopţii., apoi spre nord timp de 45 de minute., apoi din nou spre sud. şi iarăşi spre vest. În felul acesta Spruance a păstrat cu grijă aceeaşi distanţă. Nu voia să fie cumva prins în cursă; cuirasatele acelea mari japoneze şi crucişătoarele ar fi putut să se îndrepte direct spre el dintr-o clipă în alta.

Navele grele ale forţei de invazie a amiralului Kondo se îndreptau cu toată viteza spre nord-est în întunericul nopţii. La ora 23, 40 amiralul a transmis prin radio planurile sale: el prevedea să sosească în poziţie la ora 03,00., apoi avea să întreprindă acţiuni de recunoaştere la est, sperând să-i atragă pe americani într-o întâlnire nocturnă.

La miezul nopţii a venit din nou la radio pentru a repartiza misiunile. Pe scurt, forţa sa navală urma să formeze o linie de front şi să se îndrepte spre nord-est cu o viteză de 24 de noduri, „greblând" marea în căutarea flotei americane. Avea să fie „o greblă cu mulţi dinţi" – 21 de crucişătoare şi distrugătoare la o depărtare de mai puţin de patru mile una de alta. În spatele lor aveau să vină cuirasatele sale Kango şi Hiei, gata să se îndrepte în grabă

acolo unde ar fi fost nevoie. O formaţie lungă de 75 de mile – suficientă pentru a putea intercepta ceva.

Yamamoto nu ar fi putut să ceară mai mult decât atât, dar şi-a dat seama în cele din urmă că nu mai era timp pentru o asemenea desfăşurare de forţe. Cu trei ore mai înainte ar fi fost altceva, dar acum toate portavioanele lui Nagumo erau pierdute, iar Kondo nu putea să ajungă la locul indicat înainte de ora 03,00. Astfel rămânea mai puţin de o oră să-i găsească pe americani şi să angajeze lupta nocturnă. De îndată ce se vor ivi zorile, avioanele de pe portavioanele americane sc. 241 vor năpusti asupra sa.

Nici cele patru crucişătoare rapide ale amiralului Kurita, trimise în prealabil să bombardeze Midway-ul, nu serveau la nimic. Aveau ordin să deschidă focul la ora 02,00, dar şi de data aceasta s-a făcut o greşeală de calcul. Nu puteau să fie acolo înainte de revărsatul zorilor, deci aveau şi ele să fie expuse atacului aerian.

Statul-major propunea o serie de alternative, una mai absurdă şi mai nesăbuită decât cealaltă, iar şeful statului-major, amiralul Ugaki, şi-a arătat pe faţa dispreţul. Yamamoto nici nu a catadicsit să le discute. În cele din urmă cineva a întrebat pe un ton puţin isteric: „Dar cum ne putem scuza în faţa maiestăţii sale pentru această înfrângere?” „Lăsaţi aceasta pe seama mea – l-a întrerupt Yamamoto cu răceală.

— Sunt singurul care trebuie să cer scuze maiestăţii sale”.

La ora 00, 15, în ziua de 5 iunie, comandantul suprem a suspendat planurile privind un atac nocturn şi a ordonat lui Kondo, Nagumo şi Kurita să se întâlnească în schimb, cu el, într-un anumit punct, la o depărtare de 350 de mile nord-vest de Midway, la ora 09,00. După cinci minute a mai trimis un mesaj, special pentru Kurita, prin care anula bombardamentul bazei de la ora 02,00, ordonându-i din nou să se prezinte la întâlnirea stabilită.

În acea confuzie, Yamamoto a uitat că ordonase

submarinului I-168 să bombardeze Midway-ul. Locotenent-comandorul Tanabe se tot învârtea de câteva zile în jurul atolului, aflându-se într-o poziţie perfectă pentru a putea veni în ajutor. În conformitate cu planul stabilit, el trebuia să deschidă focul şi să-l continue până la sosirea lui Kurita la ora 02,00. După ce crucişătoarele au primit contraordinele, nimeni nu s-a mai preocupat de Tanabe. Acum submarinul naviga cu antena ridicată, aşteptând să primească noi instrucţiuni. În jurul orei 01, 20 s-a furişat în linişte în poziţie de tir.

O vâlvătaie la sud, o detunătură puternică în noapte au întrerupt tăcerea plină de îngrijorare care domnea la Midway. Un obuz a fluierat pe deasupra, oprindu-se în lagună. A urmat apoi un altul. Oamenii din echipajul avionului B-26 al lui Jim Muri au sărit în picioare, au pus mâna pe armele lor automate Browning şi au intrat într-o tranşee apropiată. Acelaşi lucru s-a petrecut peste tot în insulă: oamenii înşfăcau armele şi fugeau în adăposturi. Cei mai mulţi dintre aviatori luaseră parte la bombardamente, dar niciunul nu mai auzise şuieratul unui obuz.

Zgomotul era departe de a fi plăcut.

La ora 01, 23 bateria C a deschis focul cu obuze luminoase., la ora 01, 24, reflectorul nr. 102 a detectat submarinul, relevment 120°., la ora 01, 25 bateriile B, D şi K au intrat în acţiune.

Duelul a continuat timp de trei minute. Tunurile marinei au tras de 42 de ori.

Submarinul a lansat încet opt obuze la întâmplare în lagună. Apoi, la ora 01, 28 s-a scufundat tot atât de neaşteptat cum a deschis focul. Pe insula Sand un marinar a respirat uşurat şi a jurat că retractează tot ce spusese despre artileria marinei.

Cele patru crucişătoare mari ale amiralului Kurita se aflau la o depărtare de mai puţin de 80 de mile de Midway când a sosit ordinul de a nu efectua bombardamentul şi de

a face joncţiunea cu Yamamoto. Din multe puncte de vedere a fost o uşurare. Dar toată chestiunea lua din ce în ce mai mult forma unei sinucideri. Totuşi, mai erau şi unii entuziaşti: un grup de voluntari era gata să se strecoare pe uscat şi să arunce în aer instalaţiile.

Acum se întorseseră şi se îndreptau spre nord-vest cu o viteză de 28 de noduri în lumina clar-obscură a lunii. În frunte se afla nava-amiral Kumano, apoi veneau Suzinja, Mikuma şi, în sfârşit, Mogami. O pereche de distrugătoare – Arashio şi Asashio – veneau gâfâind în urma lor.

La ora 02, 15 Kumano a detectat un submarin la suprafaţă în prova spre dreapta. Folosind semnalizarea luminoasă de intensitate mică a semnalat: „Roşu!

Roşu!”, ceea ce însemna o întoarcere imediată de 45° la stânga. Pe puntea de comandă a navei Mogami, ofiţerul cu navigaţia, locotenent-eomandorul Masaki Yainauchi, l-a dat la o parte pe ofiţerul de serviciu şi a preluat el însuşi această manevră buclucaşă. În timp ce executa întoarcerea, i s-a părut că distanţa dintre el şi Mikuma, nava care se afla în faţă, era prea mare. A corectat puţin direcţia spre dreapta. Dar, dintr-odată, spre marea lui uimire, a văzut că nava pe care o privea nu era nicidecum Mikuma, ci Suzuya, a doua unitate din formaţie. Mikuma era între el şi Suzuya, drept în prova.

„Cârma la stânga., cu totul la stânga., maşina înapoi cu toată forţa!” Comenzile se succedau rapid, dar era prea târziu. Cu o ploaie de scântei, prova navei Mogami a lovit nava Mikuma în pupă. După o scuturătură puternică, cele două nave s-au separat. Mikuma s-a ales cu un depozit de păcură avariat, iar Mogami a pierdut o bucată de vreo 12 în din provă. Tot ceea ce se afla spre provă de la prima turelă era îndoit în unghi drept spre stânga. Crucişătorul a reuşit cu greu să reia navigaţia cu o viteză de 12 noduri.

Dar asta avea puţină importanţă pentru amiralul Kurita. El trebuia să sc. 243 întâlnească cu Yamamoto. A detaşat nava Mikuma şi cele două distrugătoare, pentru a

asigura escorta navei avariate, şi a plecat urgent spre nord-vest cu Suanyo şi Kumeno.

Pentru amiralul Yamamoto, care naviga spre est către locul întâlnirii, ciocnirea trebuie să fi avut relativ mică însemnătate. Nimic nu se putea compara cu măsura pe care o luase la ora 02, 55, când a avut de fapt să facă faţă inevitabilului şi a comunicat tuturor comandanţilor: „Ocuparea obiectivului AF este anulată”.

Renunţase să debarce la Midway. Când căpitan-comandorul Watanabe l-a întrebat ce l-a determinat să ia această măsură, Yamamoto a răspuns pur şi simplu: „kostii sugi”, ceea ce înseamnă în linii mari: „Preţul e prea mare”.

Înainte de răsăritul soarelui a mai luat o hotărâre la fel de dureroasă. La ora 04, 50 a trebuit să facă din nou faţă realităţii şi a ordonat să se scufunde Akagi, nava sa mult iubită. După o asemenea noapte era gata să primească orice veste: chiar şi aceea a coliziunii stângace a doua dintre cele mai frumoase crucişătoare ale sale.

Comandantul submarinului Tambor, locotenent-comandorul John W. Murphy, şi-a potrivit periscopul şi a studiat cu atenţie cele două crucişătoare pe care le urmărea. Acum era ora 05,00 şi putea să vadă mult mai bine. Unul dintre ele pierduse vreo 12 în din provă.

De aproape trei ore Murphy se juca de-a-v-aţi-ascunselea cu aceste nave şi cu multe altele. El făcea parte din escorta de submarine a amiralului English şi tocmai patrula la suprafaţă când le-a văzut prima dată, la ora 02, 15. Se aflau la o distanţă de 89 de mile de Midway şi acum se îndepărtau de bază.

Asta era tot ceea ce putea să spună. Puteau fi japonezi sau nave americane care îl alungau pe Nagumo. A ordonat o întoarcere la dreapta şi a luat un drum paralel. Minutele treceau unele după altele şi încă nu-şi putea da seama cu ce nave avea de-a face. În cele din urmă, la ora 03,00, a trimis o semnalizare de luare de contact, numindu-le pur şi simplu „multe nave neidentificate”.

Odată cu venirea zorilor, problema a fost rezolvată. Acum mai vedea doar două dintre ele, dar la ora 04, 12 a recunoscut cu toată siguranţa coşurile trunchiate ale navelor japoneze de război. În momentul următor i s-a părut că fusese detectat şi s-a scufundat urgent. A stat jos 25 de minute, apoi s-a ridicat pentru a privi cu periscopul. Atunci a văzut că era vorba de crucişătoare de tipul Mogami şi a transmis prin radio şi aceste ştiri. A observat, de asemenea, că una dintre nave avea prova avariată. Şi asta a fost tot ceea ce a văzut, căci se îndreptau spre vest 244 cu o viteză şi mai mare decât a sa.

Cei de la Midway erau gata să creadă tot ce era mai rău. Raportul de contact al submarinului Tambor nu preciza încotro se îndreptau acele „multe nave neidentificate", dar „89 de mile" era destul de aproape. Foarte probabil că debarcarea era încă actuală. La ora 04, 30 Brooke Allen a pregătit opt avioane B-17 pentru a întâmpina inamicul. Dar cerul dimineţii era atât de acoperit, încât nu au putut vedea nimic. Pe la ora 06,00 se tot învârteau fără rost în jurul atolului Kure.

Un PBY a dat prima ştire „interesantă". La ora 06, 30 a semnalat „două cuirasate care pierdeau păcură" îndreptându-se spre vest, la aproximativ 125 de mile de Midway. Era limpede că se retrăgeau; un val de uşurare a străbătut întreaga bază.

Primele avioane de bombardament în picaj ale marinei au pornit în urmărire la ora 07,00. Escadrila VMSB-241 rămăsese acum numai cu 12 aparate; căpitanul Marshall Tyler era al treilea comandant al escadrilei în două zile; dar oamenii erau mai agresivi ca oricând.

După 45 de minute au văzut urmele de păcură – o adevărată alee care ducea direct spre vest. Douăzeci de minute mai târziu au văzut două nave mari de război care au şi deschis focul cu bateriile antiaeriene – una pierdea păcură, cealaltă avea prova avariată. În apropierea lor se aflau două distrugătoare.

Avioanele marinei au început să atace la ora 08, 08. Mai întâi Tyler s-a lăsat în picaj cu cele şase aparate ZBD, dar nicio bombă nu a atins obiectivul. Apoi a sosit căpitanul Fleming cu Vindicatoarele, coborând într-un zbor planat lung. Nici de data aceasta bombele nu au atins ţinta, dar în apropierea navei aparatul lui Fleming a luat foc. Totuşi a reuşit să conducă formaţia sa, să-şi menţină direcţia şi să lanseze bomba. Apoi, asemenea unei comete în flăcări, s-a făcut praf, izbindu-se de turela obiectivului.

„Foarte curajos”, s-a gândit comandorul Akira Soji de pe Mogami, urmărind bombardierul american prăbuşindu-se peste turela navei Mikuma. Nava sa a fost zdruncinată de o seamă de bombe care au căzut în apropiere, dintre care una la vreo 10 în Schijele au ciuruit puntea şi coşurile, dar nu au provocat avarii serioase.

Mikuma a avut mai puţin noroc. Explozia aparatului lui Fleming a provocat un incendiu care în curând s-a propagat în interiorul compartimentului maşinilor de la tribord. Flăcările erau aspirate jos şi fumul îi sufoca pe mecanici.

Cele două crucişătoare au continuat să înainteze cu greu spre vest cu o viteză de 12 noduri. Dar Mikuma mergea cu această viteză nu numai pentru a-i ţine tovărăşie navei Mogami. Nu putea să meargă mai repede din cauza aviatorului american.

Amiralul Spruance avea şi el ochii aţintiţi asupra crucişătoarelor japoneze.

Primul raport al submarinului Tambor i-a parvenit puţin după ora 4, retransmis prin CINCPAC. Ca aproape toţi ceilalţi, şi el credea că invazia era încă actuală. A întors spre sud-vest, îndreptându-se cu o viteză de 25 de noduri către Midway.

La ora 09, 30 apărea limpede că temerile sale erau nefondate. Atunci Spruance a luat-o puţin mai spre vest, în poziţie bună fie să atace navele avariate, fie să urmărească restul forţelor lui Nagumo. Şi din acea direcţie se primeau

informaţii importante. La ora 08,00 un PBY a semnalat un portavion în flăcări urmat de două cuirasate, trei crucişătoare şi patru distrugătoare. Din anumite motive mesajul nu a ajuns la Forţa operativă nr. 16 decât târziu în cursul dimineţii, dar, de îndată ce l-a primit, Spruance a hotărât ce să facă. Portavionul se afla la o distanţă de 275 de mile, semnalizarea de contact era de câteva ore, „dar constituia totuşi obiectivul principal”. La ora 11, 15 Spruance s-a întors spre nord-vest şi a început o vânătoare lungă, metodică şi riguroasă. Dacă portavionul era acolo la ora 08,00, avea şanse să-l găsească.

Căpitan-comandorul Aiso a hotărât că era timpul să părăsească compartimentul maşinilor. După părerea sa trebuia să fie cam ora 8 dimineaţa – trecuseră multe ore de la ultimul contact cu puntea de comandă. Între timp incendiile se potoliseră, o torpilă lovise nava, iar acum aspirantul Mandai, care se afla pe puntea superioară, se lupta cu flăcările care cuprinseseră nişte saci cu orez şi striga celor de jos să iasă: Hiryū începea să se scufunde.

Aiso a condus vreo cincizeci de oameni printr-o deschizătură pe puntea superioară, unde s-au alăturat lui Mandai şi echipei sale, care lupta contra incendiilor. Se găseau în babordul navei, într-un coridor lung de oţel care nu avea nicio ieşire. Unica uşă era închisă ermetic şi singura altă deschizătură era un orificiu minuscul în partea interioară a coridorului, evident datorită unei defecţiuni de sudare. De acolo puteau să privească pe puntea hangarului, pustie şi scăldată în mod ciudat în lumina soarelui.

Aiso şi-a dat seama că nu aveau altceva de făcut decât să încerce să spargă peretele în jurul acelei deschizături. Acolo, tabla era foarte subţire şi lumina pe care o vedeau reprezenta salvarea. Au găsit un ciocan şi o daltă şi s-au apucat de 246 lucru. Încetul cu încetul au reuşit să facă o deschizătură largă: cam de un metru, destul de mare ca să poată trece câte un om pe rând.

Strecurându-se pe acolo, au ajuns pe puntea pustie a hangarului.

Extremitatea din faţă era distrusă de bomba care lovise ascensorul şi soarele pătrundea prin spărtură, luminând puntea. Apoi şi-au tăiat drum mai departe pe puntea de decolare, care era de asemenea pustie. Privind spre catarg, au văzut că nici pavilionul nu mai era acolo. Cordonul cu care se înălţa flutura în briza dimineţii. Această privelişte a fost pentru aspirantul Mandai mai grăitoare decât orice cuvinte. A ştiut imediat ca nava fusese părăsită.

Mandai şi-a aruncat privirile maşinal spre golul lăsat de ascensorul de la provă. Apa năvălea pe puntea hangarului şi deja acoperise locul pe care se aflaseră cu puţin mai înainte. El l-a anunţat pe căpitan-comandorul Aiso, care a adunat toţi oamenii. Aiso le-a spus că situaţia era disperată şi că dorea să le mulţumească tuturor pentru modul în care îşi făcuseră datoria.

Cei mai mulţi dintre ei s-au aşezat pe puntea de decolare, un loc tot atât de bun ca oricare altul pentru a aştepta sfârşitul. Mandai a aţipit; apoi a fost trezit de un ghiont în coaste. Spre surprinderea lui, din partea din pupa a punţii superioare au apărut şi alţi supravieţuitori: un mecanic de aviaţie şi patru sau cinci fochişti.

Aceştia scăpaseră de jos de mai mult timp şi aduceau veşti bune.

Se părea ca tocmai când au ajuns pe punte, pleca un distrugător. Atunci au făcut semne disperate, iar distrugătorul le-a răspuns cu seminalizări luminoase.

Nimeni nu a reuşit însă să descifreze mesajul, dar poate că însemna că le va da ajutor mai târziu. O ştire şi mai emoţionantă: în jurul orei 06, 30 un avion japonez a zburat pe deasupra – era un aparat cu roţi. Nu putea să vină decât de pe portavionul Hosho., ceea ce însemna că Yamamoto se găsea în apropiere. Dintr-odată tuturor li s-a părut că merita să lupte ca să supravieţuiască.

Aiso i-a dus pe toţi la pupă şi apoi jos pe puntea bărcilor. Acolo a găsit două şalupe şi un cuter de zece metri care se şi aflau în apă, lângă navă. Poate că ar fi fost posibil să folosească aceste ambarcaţiuni până când vor primi ajutor. Dar Hiryū se scufunda repede tocmai cu prova şi Aiso şi-a dat seama că nu vor avea timpul necesar să plece. El a împărţit în grabă oamenii în două grupuri şi le-a spus să sară în apă de la pupa şi să ajungă la cuter.

Aspirantul Mandai a sărit cât mai departe posibil şi s-a agăţat de o frânghie care atârna, dar cum nu era legată de nimic, Mandai a căzut în apă. Ieşind la suprafaţă, s-a întors şi a privit spre Hiryū. Acolo sus, deasupra lui, elicele mari de 247 bronz ale portavionului, pline de apă, sclipeau în soare. A înotat ca un nebun., apoi a auzit o puternică detunătură; s-a întors din nou şi de data aceasta în faţa ochilor săi se întindea numai oceanul pustiu.

Când după aceea oamenii s-au uitat la ceasuri au văzut că toate se opriseră între 09, 07 şi 09, 15 – astfel au putut stabili când s-a scufundat Hiryū. Dar acum singura lor preocupare era să ajungă până la cuterul care se afla în apropiere.

Treizeci şi nouă dintre ei, printre care comandantul Aiso şi aspirantul Mandai, au reuşit. Aiso a luat comanda şi a hotărât să rămână acolo până vor primi ajutor.

Avionul cu roţi va da alarma; amiralul Yamamoto însuşi avea să vină să-i salveze.

În realitate, Yamamoto nu avea nicio intenţie să vină. De fapt, raportul avionului cu roţi îi dăduse foarte mult de gândit, căci însemna că nu reuşiseră să scufunde nava Hiryū, şi în orice caz, nava nu trebuia lăsată să cadă în mâinile americanilor. A comunicat prin radio amiralului Nagumo să se asigure că portavionul Hiryū fusese scufundat.

În acelaşi timp, gândurile lui Yamamoto erau îndreptate spre o altă navă abandonată. La ora 06, 52 – câteva minute înainte de a primi raportul cu privire la

Hiryū – a sosit un mesaj curios de la avionul nr. 4 de pe Chikuma, care supraveghea flota americană la est: „Detectat un portavion de clasa Yorktowm înclinat la babord (sic!) şi în derivă, relevment 111°, distanţa 240 de mile de la punctul meu de decolare. Un distrugător se află în apropiere”.

Submarinul I-168, care patrula încă în larg în jurul Midway-ului, a primit imediat ordin să părăsească poziţia şi să scufunde portavionul. Locotenent-comandorul Tanabe şi-a scos hărţile şi a început să calculeze. După aprecierea sa, nava se găsea la o distanţă de 150 de mile, ceea ce era uşor de străbătut. Singura greutate era apropierea de navă. Dorea să ajungă acolo dinspre vest în zori.

Atunci, în timp ce el va rămâne în întuneric, Yorktown avea să se contureze mai vizibil. A trasat cu grijă drumul şi a calculat viteza pe care trebuia s-o aibă pentru a ajunge la timpul şi locul potrivit, apoi a întors submarinul cu spatele la Midway şi s-a îndreptat spre nord-nord-est.

Nimeni de pe distrugătorul Hughes nu a văzut de fapt avionul de recunoaştere japonez. În timp ce distrugătorul îşi continua veghea singuratică în jurul portavionului Yorktown, a apărut un simplu punct luminos pe ecranul radarului.

La ora 06, 26 locotenent-comandorul Ramsey a dat ordin echipajului să fie gata pentru a respinge un atac inamic, dar nu a sosit nimeni. Punctul luminos a rămas pe loc vreo zece minute la o distanţă de 20 de mile spre vest. Apoi s-a îndepărtat 248 până ce a dispărut cu totul.

Incidentul i-a făcut pe toţi să fie şi mai nervoşi când, la ora 07, 41, proiectile de mitraliere au început să taie apa în babordul navei Yorktown. La început semnalizatorul Peter Karetka a fost sigur că se strecurase vreun aviator japonez care mitralia de la mică distanţă, dar, nevăzând niciun avion, şi-a dat seama că era vorba de altceva. Locotenent-comandorul Ramsey s-a gândit că poate vreo mitralieră supraîncălzită se declanşase de la sine.

După alte câteva răpăieli, oamenii şi-au dat seama că nu putea să fie vorba decât de vreun supravieţuitor de pe Yorktown care încerca să atragă atenţia.

Hughes s-a apropiat. Fără îndoială, acolo, în partea stângă a punţii hangarelor, era un om care făcea semne. Ramsey a lăsat la apă baleniera cu motor şi echipa trimisă l-a găsit pe marinarul Norman Pichette leşinat lângă tunul său. Avea o rană mare la stomac şi era înfăşurat într-un cearşaf. La ora 08, 35 erau toţi înapoi pe Hughes şi doctorul navei a tăiat imediat cearşaful. Aceasta se pare că l-a trezit pe Pichette, care a putut mormăi că se mai află un supravieţuitor la infirmeria de pe Yorktown.

Baleniera a plecat din nou. De data aceasta s-a întors cu marinarul George Weise, care se alesese cu o fractură la craniu atunci când fusese aruncat cu violenţă de pe coşul de fum. Weise nu ştia cum a ajuns la infirmerie; îşi amintea ca prin vis că a auzit doar alarma şi ordinul de abandonare a navei. Era întuneric; nava Yorktown era mult înclinată; scara care ducea pe covertă atârna într-o parte.

În acel du-te-vino de umbre şi de forme nedistincte care încercau să salveze răniţii şi-a reamintit de cineva care venise să-l ajute. Apoi a auzit sau i s-a părut că aude o voce spunând: „Lasă-l şi hai să mergem – nu mai are scăpare”.

Ultimul lucru pe care şi-l mai amintea era că, stând în cuşeta lui, s-a ridicat înjurând, dar toată lumea plecase. Ore de-a rândul a zăcut aşa în întuneric, neputincios, semiconştient, fără a fi în stare să se mişte. În cele din urmă şi-a dat seama în mod vag că era şi Pichette acolo, abandonat la voia întâmplării. Pichette se simţea şi el foarte rău, dar cel puţin era în stare să se mişte. El a reuşit să-şi adune toate forţele, să se înfăşoare în cearşaf şi să urce trei punţi ca să ceară ajutor.

Mai erau şi alţii? Cei din balenieră credeau că da. Ei au raportat că au auzit zgomote stranii jos în interiorul portavionului, care puteau să dea de gândit că s-ar fi aflat

acolo oameni blocaţi. Ramsey a mai trimis o dată barca cu ordinul să se caute peste tot. Au găsit documente cifrate importante, dar niciun suflet viu.

Zgomotele care se auzeau nu erau decât acelea pe care le provoca scârţâitul tablelor la mişcările de ruliu ale navei în apă. Pe Yorktown nu mai era nicio făptură vie.

Dar în apă se afla o făptură vie. În timp ce baleniera explora nava Yorktown, marinarii de pe Hughes au fost uimiţi văzând un om pe o plută galbenă de cauciuc vâslind cu toată forţa spre ei. Acesta era aspirantul Harry Gibbs din escadrila 3 de vânătoare. Gibbs fusese doborât cu o zi mai înainte în timp ce apăra nava Yorktown. A petrecut o noapte lungă pe plută, apoi în zori a văzut portavionul. A vâslit şase mile pentru a putea ajunge înapoi la navă.

În jurul orei 10,00 a apărut dragorul Vireo şi Ramsey a aranjat ca să remorcheze portavionul. Cele două nave au fost legate cu o frânghie, şi la începutul după-mesei se îndreptau spre est cu o viteză de două noduri. Yorktown se abătuse teribil de la linia de plutire. Părea că nu vrea să părăsească scena bătăliei. Din când în când parcă era gata să tragă înapoi dragorul.

Au apărut apoi şi alte distrugătoare: Gwin şi Monogham. Acum, fiind mai multe braţe disponibile, a fost trimisă pe Yorktown o echipă care a început să arunce peste bord echipamentul detaşabil pentru a ajuta în felul acesta nava să se poată îndrepta. În cursul după-amiezii, Ramsey a transmis un mesaj la CINCPAC cerând de urgenţă să se organizeze o echipă de salvare. Portavionul rezista încă, iar el era sigur că putea fi salvat.

Amiralul Fletcher şi comandorul Buckmaster nu aveau nevoie să fie stimulaţi de CINCPAC. Ei lucrau din răsputeri ca să poată salva portavionul Yorktown. Dar nu era deloc uşor. În dimineaţa zilei de 5 iunie, Forţa operativă 17 se afla la 150 de mile est de Yorktown şi peste 2000 de supravieţuitori erau împrăştiaţi pe şase distrugătoare diferite. Era nevoie de timp pentru a aduna

specialişti, a forma o adevărată echipă de salvare şi a o trimite pe navă.

Unul câte unul, distrugătoarele s-au alăturat crucişătorului Astoria şi oamenii ceruţi au fost transportaţi pe crucişător cu ajutorul unei punţi speciale pe geamanduri. Acolo au fost organizaţi, instruiţi şi apoi trecuţi din nou pe distrugătorul Hammann, care avea sarcina să-i ducă pe Yorktown. Majoritatea erau mecanici şi tehnicieni, dar nu lipseau voluntarii, printre care bucătari şi furieri. Fiecare dorea să fie de folos. În cele din urmă a fost necesar să se fixeze gărzi la scară pentru a-i împiedica pe cei care erau de prisos să se amestece în rândul celor care fuseseră aleşi să se întoarcă la bordul „Bătrânei doamne”.

La mijlocul după-amiezii Hammam a plecat. La bord se aflau comandorul 250

Buckmaster şi o echipă excelentă de salvare, care cuprindea, cu cei câţiva de pe Hughes, 29 de ofiţeri şi 141 de marinari. Escortaţi de distrugătoarele Bache şi Benham, au ajuns la bordul navei Yorktown curând după ora 03,00 în ziua de 6 iunie.

Departe, la vest, Spruance continua urmărirea flotei japoneze. Dar fusese o zi descurajantă pentru Forţa operativă nr. 16. Urma era veche, vânătoarea lungă, iar când, în sfârşit, au lansat avioanele la ora 15,00, distanţa care îi separa de flota japoneză era încă de 290 de mile. În schimb, formaţia de atac era puternică: 32 de avioane de bombardament în picaj de pe Enterprise şi 24 de pe Hornet.

Au trecut două ore, dar piloţii nu au văzut nimic jos. După trei ore, tot nimic.

Benzina începea să scadă simţitor., se întuneca., aviatorii erau obosiţi şi flămânzi. Se auzea prin radio o voce care continua să repete: „Hai să ne întoarcem acasă”.

În cele din urmă, la ora 18, 20 cineva a zărit urma

unei nave solitare care se grăbea spre vest în întunericul care se lăsa. Nu era un obiectiv important, dar era mai bun decât nimic. Având în frunte pe Dave Shumway, cele 34 de bombardiere s-au repezit asupra prăzii. Ar fi trebuit să fie o luptă inegală, dar nu a fost aşa.

Nava – un distrugător – s-a întors şi a manevrat cu o abilitate extraordinară.

Cincizeci şi opt de bombe au căzut ca o ploaie, dar niciuna nu a atins ţinta. Mai rău, tirul antiaerian a lovit aparatul locotenentului Sam Adams, care a căzut în ocean.

În timp ce ceilalţi se îndreptau spre casă, abia atunci a început adevăratul necaz. Era complet întuneric. Piloţii nu prea ştiau să aterizeze pe un portavion în timpul nopţii. Pe Enterprise comandorul George Murray a aprins luminile de pe punte ca să dea o mână de ajutor. Robin Lindsey, ofiţerul responsabil cu semnalizările de aterizare, a înlocuit paletele cu baghete luminoase. El a dirijat manevra fiecărui avion în parte, astfel încât se părea că parada nu se mai termină.

În cele din urmă, Murray s-a îndreptat spre cel care era răspunzător cu semnalizările şi a întrebat câte mai trebuiau să vină. „Să mă ia naiba dacă ştiu – a răspuns marinarul – avem de pe acum mai multe decât e prevăzut”.

S-a întâmplat că cinci dintre avioanele de pe Hornet au aterizat tot aici.

Complet neexperimentaţi, piloţii au fost fericiţi să aterizeze pe primul portavion pe care l-au văzut. În schimb, un avion de pe Enterprise s-a întors pe Hornet.

Locotenentul Ruff Johnson, care conducea escadrila 8 de bombardiere, nu a putut să găsească niciun portavion. Semnalul său de rechemare nu mai 251 funcţiona; rezervoarele de benzină erau aproape goale. L-a chemat pe Mecoy, omul său din spate, şi l-a întrebat dacă ştie să înoate. Mecoy i-a răspuns că nu ştie, şi atunci comandantul i-a spus să-şi scoată manualul de instrucţiuni pentru salvare şi să înveţe repede. Apoi, în ultimul minut, au zărit

forţa operativă şi Johnson a cerut navei Hornet să aprindă luminile de aterizare.

Marc Mitscher a făcut mai mult decât atât. Se aflau în ape periculoase, unde se puteau găsi submarine inamice, iar pentru Mitscher aviatorii erau sacri şi nu a ezitat nicio clipă. Două reflectoare au luminat cerul puternic. Când a aterizat, Johnson nu mai avea benzină nici ca să-i ajungă până jos pe puntea navei. Când s-a oprit, mecanicul său a sărit plin de bucurie pe aripă. „La dracu', domnule căpitan, suntem bucuroşi să vă vedem – ah, vă rog să mă scuzaţi".

Şi pentru avioanele B-17 a fost o zi nefructuoasă. În timpul dimineţii. Cele opt bombardiere ale colonelului Allen au reuşit în cele din urmă să repereze două nave avariate la vest de Midway. Sosind acolo la ora 08, 30, au aruncat un număr de 39 de bombe de la o altitudine de 7.000 în dar chiar şi cei care au întocmit comunicatele de război nu prea au avut ce să spună. Aviatorii înşişi, aşa cum şi-a amintit unul dintre ei mai târziu, au considerat atacul „o teribilă dezamăgire".

Neoprite de nimic, avioanele B-17 au plecat din nou după-masă. Mai întâi grupul colonelului Allen, apoi un grup separat condus de căpitanul Ridings au decolat, îndreptându-se spre acelaşi „portavion în flăcări" pe care îl urmărea Spruance. Nu au avut mai mult noroc decât amiralul. Ca şi avioanele marinei, au întreprins acţiuni de recunoaştere inutile spre nord-vest. Ca şi avioanele marinei, s-au oprit asupra aceluiaşi distrugător singuratic. Atacând de la diferite nivele, între 3.000 şi 5.000 în au lansat încă 79 de bombe asupra obiectivului.

Comandantul japonez s-a dovedit a fi mai greu de prins ca oricând.

Căpitan-comandorul Motomi Katsumi îşi cunoştea la perfecţie meseria; el a reuşit să manevreze distrugătorul Tanikaze cu o măiestrie de invidiat sub ploaia de bombe americane. Pentru Katsumi, bombardamentul american a

fost apogeul unei zile pierdute. Devreme dimineaţa, Nagumo îl trimisese să verifice dacă într-adevăr Hiryū mai plutea, aşa cum spuneau rapoartele. Nu a găsit nimic, şi pe când se întorcea pentru a se alătura flotei a fost bombardat atât de bombardierele în picaj, cât şi de avioanele B-17.

Toate acele bombe asupra unui singur distrugător! Unica avarie s-a datorat unei schije de la o bombă care nu a nimerit ţinta şi care a trecut prin turela nr. 3, 252 producând o explozie şi ucigându-i pe cei şase care se aflau înăuntru. Tanikaze a continuat să navigheze, alăturându-se flotei curând după asfinţit.

S-a aflat apoi că şi celelalte nave petrecuseră câteva momente pline de îngrijorare. În jurul orei 14, 30, serviciul de informaţii radio a semnalat prezenţa unui avion inamic la mare altitudine. A fost o alarmă falsă, dar nu mai puţin enervantă. Apoi, la ora 17, 25, Nagara a detectat câteva bombardiere grele îndreptându-se spre vest. Aceste avioane erau reale, dar, din fericire, au apărut mai mulţi nori prietenoşi şi astfel flota nu a fost descoperită.

Americanii au pierdut un spectacol foarte curios. Cea mai mare parte a armadei lui Yamamoto trebuia să se întâlnească acum la o distanţă de 350 de mile nord-vest de Midway, şi zeci de nave stăteau nemişcate pe marea cenuşie, în timp ce un adevărat şuvoi de cutere se mişcau de colo-colo, transportând supravieţuitori de pe distrugătoarele de escortă pe cuirasatele Haruna, Kirishima, Mutsu şi Nagato.

Întreaga după-masă şi o parte din seară flota şi-a pansat rănile. În timpul nopţii, Yamamoto a navigat şi mai la vest, în afara zonei de acţiune a portavioanelor. În zorii zilei de 6 iunie, amiralul Kurita s-a apropiat de crucişătoarele Kumano şi Suztiya. Asta însemna că toate unităţile principale ale flotei, cu excepţia navelor Mogami şi Mikuma, erau neatinse. Acestea au rămas în urmă cu două distrugătoare. Ele trebuiau să se descurce singure.

Întreaga noapte de 5 iunie şi în primele ore ale zilei de 6 iunie, amiralul Spruance a navigat spre vest fără să depăşească viteza de 15 noduri. Negăsind navele avariate la nord-vest, nu voia să le piardă la sud-vest.

La ora 05, 10 Enterprise a trimis 18 avioane de recunoaştere ca să parcurgă un sector de 200 de mile la vest, şi în jurul orei 06, 45 au avut loc două luări separate de contact. Hornet a lansat prima formaţie de atac – 26 de bombardiere în picaj şi 8 avioane de vânătoare – şi la ora 09, 30 au văzut japonezii în faţă. Erau două crucişătoare mari şi două distrugătoare care încercau să le protejeze. La ora 09, 50

Stan Ring a anunţat: „Atacaţi când sunteţi gata”, iar Gus Widfaelm a răspuns cu strigătul său favorit de luptă: „Widfaelm e gata; pregătiţi japonezii!” S-au lansat în picaj, atacând atât crucişătoarele cât şi un distrugător. Dar japonezii le-au răspuns cu înverşunare, şi un tir antiaerian puternic a doborât unul din avioanele ZBD. Grupul de pe Hornet s-a îndreptat spre bază pentru a se reînarma.

Acum venea rândul celor de pe Enterprise. La ora 10, 45 portavionul a lansat 253

31 de bombardiere în picaj, 12 avioane de vânătoare, 3 avioane torpiloare, toate conduse de către locotenentul Wally Short. Au găsit crucişătoarele uşor, dar au pierdut cam o jumătate de oră căutând un cuirasat inexistent la vreo 40 de mile depărtare. La ora 12, 30 erau mai mult decât doritori să atace obiectivele pe care le aveau. Plini de mândrie pentru succesele trecute, însetaţi după pradă, în sfârşit, scăpaţi de avioanele ucigătoare Zero, s-au aruncat asupra japonezilor cu o sălbatică impetuozitate. Radiourile lor relatau pe larg: „Aici e Wally. Atac acum nava din spate. Ţineţi-vă de mine. Hei, are vreunul dintre voi o bombă? Un crucişător de tip Mogami în urmă. Ah, băieţi, ia priviţi cum arde cutia aceea blestemată de sardele. Se pare că şi cuirasatul acela o să sară în aer. Aruncaţi o altă bombă asupra javrelor acelora. OK, acum e

bine.

Loviţi-i, loviţi-i din nou. să vadă stele verzi. N-o să poată stinge focul acela. Daţi-le la fund. Uite şi acolo o explozie. Bravo. Grozavă lovitură. Minunat. Bravo, băiatule. Nemernicule, te urci. Îmi pare rău că nu am cu mine un aparat fotografic. Tojo, ticălosule, săptămâna asta nu o să ai lenjeria curată!" Ca şi cum acestea toate nu ajungeau, avioanele de pe Hornet s-au întors cu o nouă încărcătură de bombe la ora 14, 45. Până atunci cele două crucişătoare fuseseră grav avariate şi unul dintre ele era în curs de a fi abandonat. Un distrugător acostase pentru a lua supravieţuitori la bord, când au început să atace bombardierele în picaj. În timp ce încerca să se îndepărteze, locotenentul Clayton Fisher l-a bombardat masiv.

Au urmat apoi cele opt avioane de vânătoare de pe Hornet. Focul antiaerian amuţise, aşa încât aparatele s-au lăsat jos şi au mitraliat unul dintre crucişătoare.

Pe când locotenentul J. F Sutherland a trecut pe lângă navă, a observat o mulţime de oameni adunaţi la pupă ameninţând cu pumnii într-o stare de furie neputincioasă. Reacţia sa a fost una de simpatie pentru aceşti nenorociţi, şi în timp ce se îndrepta spre Hornet se gândea cât de repede un inamic odios poate să devină o fiinţă faţă de care să ai toată compasiunea.

Un ultim amănunt. Târziu după-masa, Enterprise a lansat două avioane cu aparate fotografice pentru a înregistra activitatea zilei. Când a ajuns pe scena bătăliei, locotenentul Cleo Dobson, care conducea acest zbor, a găsit crucişătorul părăsit arzând, nemişcat în apă. De jur-împrejur înotau o mulţime de oameni. S-a lăsat la 30 m şi s-a apucat de lucru în linişte. Fotografiile lui clare şi precise au fixat nava în momentele de agonie – corpul despicat şi fumegând, un marinar care cobora pe o scară de frânghie, altul pe o mică plută lângă pupă.

Mai departe spre vest a văzut celălalt crucişător şi

cele două distrugătoare strecurându-se cât mai repede posibil. În minunata lumină aurie a apusului, în timp se îndrepta spre Enterprise, se gândea la mica diferenţă care îi separă pe învingători de învinşi. În seara aceea a mărturisit în jurnalul său: „N-aş vrea de loc să fiu în locul acelor nenorociţi din apă. Am înălţat o rugă lui Dumnezeu să mă scutească de o asemenea soartă”.

Fochistul Kenichi Ishikawa, văzând sute de oameni înotând în apă, şi-a dat seama că se poate considera foarte norocos că a reuşit să ajungă la acea plută.

Urcându-se pe plută, s-a întins extenuat şi a privit înapoi spre Mikuma, care se scufunda. Acum se scufunda din ce în ce mai repede, deşi nu tot atât de repede ca soarele care apunea. După asfinţit nava s-a lăsat pe partea stângă şi apoi apele Pacificului au înghiţit-o.

Chiar în această situaţie nu şi-a pierdut faima pe care o avea de a fi unul dintre cele mai puternice crucişătoare ale Japoniei. Primul atac a distrus puntea de decolare, rănindu-l mortal pe comandantul Sakiysma, dar secundul Takagi a preluat conducerea navei şi a continuat lupta. Al doilea atac i-a dat lovitura de graţie, după cinci lovituri rezervele de torpile au explodat.

Takagi a dat ordin să se părăsească nava. În timp ce oamenii se revărsau peste bord, locotenentul Nasao Koyama şi-a scos sabia şi şi-a făcut harakiri în turela din faţă. Distrugătorul Arosfeto s-a apropiat, şi, în timp ce culegea supravieţuitorii, a început un al treilea atac. O bombă care a căzut drept pe pupă a omorât zeci de oameni.

Nici Mogami nu a avut o soartă mai bună. A încasat în total cinci lovituri, ultima bombă explodând la mijlocul navei şi blocând definitiv un număr de oameni în compartimentul maşinilor. O altă bombă care a greşit ţinta a crăpat partea stângă a navei; cineva a numărat mai târziu opt sute de găuri. Au murit în total 80 de oameni. Dar comandorul Soji şi alţi ofiţeri au scăpat, iar

locotenentul Sarinvatari a lucrat neobosit şi cu folos la controlul avariilor. La apus incendiile erau stinse, iar pereţii etanşi rezistau. Escortată de două distrugătoare avariate nava se îndrepta şchiopătând spre Truk, unde putea găsi salvarea.

Pentru Yorktown salvarea însemna Pearl Harbor, şi în zorii zilei de 6 iunie, şansele păreau mai bune ca oricând că va ajunge acolo. La răsăritul soarelui nava avariată se menţinea încă pe o mare calmă şi strălucitoare.

Comandorul Buckmaster a condus echipa de salvare la bord. Mai întâi s-a 255 urcat cu un mic grup pe puntea de decolare foarte înclinată, unde zăceau morţii la posturile lor. Farmacistul-şef James Wilson a vrut să dea anumite ordine, dar comandantul i-a făcut semn cu mâna să tacă. Descoperindu-şi capul, s-a recules într-o rugăciune de mulţumire pentru victorie, apoi a recitat din memorie slujba de înmormântare pentru cei morţi pe mare, o slujbă foarte frumoasă, dar rar folosită.

Aceste clipe de reculegere au fost urmate imediat de zgomotele ciocanelor şi de sfârâiala flăcărilor de acetilenă. Echipele de lucru au început să taie plăci şi să înlăture diferitele materiale detaşabile pentru a uşura nava. Alţii au aruncat în apă două avioane avariate, precum şi toate bombele şi torpilele care mai erau pe navă. Locotenentul Greenbacker a început să adune hârtiile şi documentele împrăştiate peste tot.

Nava Hammann s-a apropiat în tribord pentru a furniza energie electrică, pompe portabile şi furtunuri pentru stins incendii. Jos, oamenii au atacat focul care mocnea încă în depozitul de cârpe şi au început acţiunea importantă de compensare a înclinării navei. Toţi şi-au ţinut respiraţia când primul tun de 125 mm de la babord a fost demontat şi aruncat peste bord. Eliberată de greutăţi, întreaga navă s-a clătinat, şi, după cât se părea, s-a îndreptat puţin.

La ora 13,00 înclinarea navei Yorktown fusese redusă

cu 2°. Era momentul să se facă o pauză, şi de pe Hammann s-au trimis sandviciuri şi fructe. Ceva mai departe, celelalte cinci distrugătoare se învârteau încet în jurul portavionului.

Ascultau cu atenţie pentru a identifica eventuale submarine inamice. Operaţia era însă dificilă. Condiţiile de ascultare a aparatelor prin ecou erau îngreuiate de ceea ce oamenii de pe distrugătoare numesc „barieră termică”. Aceasta se întâmpla adesea în zilele calme, şi acum nu părea să existe vreo urmă de îngrijorare. Era exact ora 13, 30 şi oamenii de pe portavion se pregăteau să-şi reia lucrul.

Locotenent-comandorul Tanabe a ridicat periscopul pentru a arunca o ultimă privire. Portavionul se afla acum la o distanţă de 1.200 în Era încă remorcat şi continua să se mai mişte puţin. Distrugătorul se afla alături de portavion.

Celelalte distrugătoare se învârteau încet în jurul lui – nu era niciun indiciu că ar fi suspectat ceva. Omul de la hidrofor a declarat că nu simte în funcţiune nici aparatele inamicului de reperat prin ecou. Tanabe a remarcat vesel că toţi americanii îşi luau masa.

Submarinul I-168 a lucrat din greu ca să-şi asigure această ocazie minunată.

Trecuseră aproape opt ore când fusese semnalat „un obiect negru la orizont”. Era, evident, portavionul american avariat, exact acolo unde Tanabe se aştepta să-l găsească în zori.

Era abia ora 05, 30 şi timp de 10 sau 20 de minute a stat la suprafaţă.

Apropiindu-se dinspre vest, era încă protejat de întuneric. Apoi, făcându-se prea multă lumină, s-a scufundat, ridicând periscopul la fiecare 15 minute.

La ora 07,00 submarinul I-168 se afla la o depărtare de şase mile, şi Tanabe avea o imagine mult mai clară a situaţiei. Pentru prima oară a văzut acum distrugătoarele

care păzeau portavionul. Pentru a face ca detectarea sa să fie cât mai dificilă şi-a micşorat viteza la 3 noduri şi a ridicat periscopul numai o dată sau de două ori în decurs de o oră.

A continuat să se apropie cu foarte multă precauţie. Ca să fie sigur că va putea atinge obiectivul a hotărât să lanseze cele patru torpile ale sale cu o deschidere de numai 2° în loc de 6°, cum se obişnuia. Aceasta însemna obţinerea unui efect mai mare la centrul navei, dar era necesar să se apropie cât mai mult posibil.

S-a scufundat şi mai mult, sperând astfel să treacă de paravanul de distrugătoare. Când s-a uitat din nou, a văzut că trecuse, dar acum se afla prea aproape de obiectiv. Portavionul se înălţa ca un munte la o depărtare de numai 700 în Avea nevoie de ceva mai mult pentru ca torpila să-şi urmeze cursul drept la ţintă. A descris încet un cerc larg la tribord, venind înapoi ca să încerce din nou. De data aceasta totul a fost perfect.

„Hei, ia uitaţi-vă, delfini!”, a auzit strigând pe cineva subofiţerul Joseph Kisela, arătând în partea dreaptă a navei Yorktown. Câţiva oameni s-au uitat fix la apă. „Delfini, fir-ar al naibii să fie!”, a strigat unul dintre marinari.

O mitralieră de pe puntea de comandă a început să tragă. Acesta era semnalul stabilit de mai înainte în caz de pericol. Toţi s-au repezit pe covertă. Venind sus din compartimentul maşinilor, locotenentul Cundiff a privit la tribord şi a văzut patru urme albe de torpile îndreptându-se direct spre navă. Fotograf pasionat, a murmurat: „Ce instantaneu minunat s-ar fi putut lua, şi când mă gândesc că tocmai acum nu am aparatul fotografic”.

Locotenentul Greenbacker, care era pe punctul de a transfera o serie de dosare pe Hammann, a fugit „jos la vale” în babordul părţii din pupa a punţii superioare.

Apoi s-a gândit că torpilele puteau să vină şi din partea aceea. S-a întors înapoi, 257 „în sus”, spre mijlocul

navei, cât mai aproape de zona neutră. Acolo a aşteptat ca torpilele să atingă obiectivul, şi i s-a părut că a durat o veşnicie.

Una a mers în gol., alta a lovit distrugătorul Hammann., celelalte două au trecut pe sub distrugător şi au lovit nava Yorktown în mijloc. Din nou s-a simţit acea zdruncinătură caracteristică produsă de torpile. Aceasta a smuls catargul cu trei braţe, făcând să sară cele mai multe nituri de la bază. A lovit mijlocul navei, sfărâmându-l complet. Ofiţerul cu controlul avariilor, căpitan-comandorul Aldrich, s-a rostogolit pe punte, rupându-şi braţul stâng. Căpitan-comandorul Bavis, care tocmai era ocupat cu demontarea tunurilor de 125 mm, a fost aruncat drept în mare. Cât despre căpitan-comandorul Ray, mai mai să-şi înghită pipa.

Văzând că lovitura este pe punctul de a se produce, electricianul-şef W.E. Wrifht a sărit ca o felină pe puntea distrugătorului Hammann, dar aceasta nu a servit la nimic, căci nava a fost lovită aproape în aceeaşi clipă. Wright a fost aruncat de suflu sus în aer, căzând drept în apă.

Comandantul distrugătorului Hammann, căpitan-comandorul Arnold True, încerca cu disperare să o ia cu nava înapoi, când torpilele au atins obiectivul.

Până în ultimul moment, tunarii săi au tras în torpile, în speranţa că vor reuşi să le facă să explodeze. Explozia l-a aruncat pe True de cealaltă parte a punţii de comandă, peste un puipitru cu hărţi, rupându-i două coaste şi tăindu-i respiraţia.

Timp de câteva minute nu a putut să vorbească.

Nici nu erau multe de spus. Soarta distrugătorului Hammann era pecetluită.

Şocul produs de cele două lovituri asupra navei Yorktown s-a repercutat asupra distrugătorului, iar lovitura directă l-a rupt aproape în două. Parcă nava căzuse de la înălţime.

În mai puţin de două minute puntea de la prova a fost

inundată, iar secundul.

locotenentul Baigh Elden, a ordonat să se părăsească nava. În timp ce era acoperit de apă, mare parte a echipajului se îndepărta înotând. Dar torpilorul-şef a rămas, totuşi, pe pupa ridicată, încercând să pună „în siguranţă” bombele de adâncime şi distribuind centurile de salvare. Când fochistul Raymond Fitzgibbon arunca sacii peste bord, Kimbisell i-a strâns mâna şi l-a salutat cu semnul, V de la „victorie”.

Puţin după aceea, distrugătorul s-a scufundat. Acum, însă trebuia să se întâmple ceva şi mai grav. Bombele de adâncime, deşi probabil fuseseră puse „în siguranţă”, totuşi au explodat. (Există în această privinţă zeci de teorii.) o explozie imensă s-a produs sub apă tocmai unde înotau naufragiaţii. Şocul a fost fantastic: bricheta de metal a unui marinar s-a topit complet în buzunar. Era uşor de 258 imaginat efectul pe care l-a avut asupra corpului omenesc…

Distrugătoarele Benham şi Balch au părăsit paravanul, apropiindu-se pentru a salva naufragiaţii norocoşi şi câţiva oameni de pe Yorktown. Unul dintre naufragiaţi a înotat până la Benham şi s-a urcat la bord fără niciun ajutor. Era acelaşi bucătar care fusese salvat în ziua de 4 iunie şi care voia să ajute imediat la bucătărie. De data aceasta a spus: „Ştiu drumul, mă duc direct la bucătărie să dau ajutor”.

Mai târziu, după ce toţi naufragiaţii fuseseră culeşi, de pe Balch a fost văzut un înotător singuratic printre epave. Acesta încerca să ţină la suprafaţă capetele a încă doi oameni. Era True, comandantul distrugătorului Hammann. Aproape inconştient, de mai bine de trei ore el se lupta să ţină în viaţă doi dintre oamenii săi muribunzi.

Pe Yorktaivn sosise din nou momentul părăsirii navei. Cele două lovituri la tribord au anulat efectul de înclinare a navei, dar nu a fost decât o iluzie. Nava se scufunda iremediabil. Vârco s-a apropiat de tribord şi echipa de

salvare a aruncat frânghiile de siguranţă.

Când toată lumea părea că părăsise nava, comandorul Buckmaster a coborât agăţat de o frânghie. Apoi, în ultimul moment, locotenent-comandorul Delaney şi unul dintre mecanicii săi au apărut după o ultimă inspecţie făcută jos.

Buckmaster s-a simţit extraordinar de mâhnit că nu a fost el ultimul cel care a părăsit nava. A vrut chiar să se întoarcă înapoi şi să se urce din nou pe Yorktawn, dar Vârco a plecat fără să-i mai dea răgaz să-şi pună planul în aplicare.

În timp ce se desfăşura activitatea de salvare, Givin, Hughes şi Monaghan se ocupau cu căutarea submarinului. Cele trei distrugătoare au lansat numeroase bombe de adâncime, dar timp de cinci ore nu s-a văzut niciun rezultat. Apoi, la ora 18, 45, Hughes a zărit dintr-odată fum la orizont. Controlând cu binoclul, şi-a dat seama că la o depărtare de 13 mile se afla, la suprafaţă, un submarin.

Motoarele diesel scoteau fum, iar submarinul se îndrepta repede spre vest, încercând să părăsească scena bătăliei.

Hughes şi Monaghan au pornit pe urmele submarinului şi la ora 19, 05 au deschis focul. Prins în exploziile proiectilelor, submarinul a dispărut curând sub apă. Fochistul Edward Creighton de pe Monaghan era sigur că nimeriseră ţinta, iar în acea seară şi-a notat în jurnalul său: „Am tras timp de 15 – 20 de minute şi în cele din urmă submarinul a fost lovit. Nu a fost niciun supravieţuitor”.

Locotenent-comandorul Tanabe mai avea un ultim truc de rezervă. El s-a scufundat învăluit în propriul său fum şi s-a dus direct sub distrugătoarele care-l urmăreau. Navele au trecut pe deasupra lui şi momentul critic a trecut. El a respirat uşurat pentru prima oară de când torpilase portavionul. Cu excepţia câtorva clipe de entuziasm – strigătele de banzai, în semn de omagiu din

partea întregului echipaj – toată după-masa fusese un adevărat iad. Locotenentul Tomita numărase 61 de bombe de adâncime. În cele din urmă, submarinul I-168 a trebuit să iasă la suprafaţă la ora 18, 30, dar, din fericire, distrugătoarele americane erau departe în pupă. Acestea au reluat imediat urmărirea, dar Tanabe a stat la suprafaţă cât mai mult posibil pentru a-şi reface rezerva de aer şi a-şi încărca bateriile. De asemenea, a profitat de împrejurare pentru a-i transmite lui Yamamoto ştirea bună privind portavionul Yorktown.

Pe Yamato amiralul avea acum în minte un joc de dimensiuni mai mari. Toată dimineaţa radioul îi adusese ştiri despre Mogami şi Mikuma. Era evident că forţa americană se îndrepta spre vest, îndepărtându-se din ce în ce mai mult de bază.

Poate că încă mai putea să-i prindă în cursă. Cam pe la amiază l-a trimis pe amiralul Kondo spre sud, cu portavionul Zuiko, şase crucişătoare şi opt distrugătoare. Acestea trebuiau să se alăture navelor Mogami şi Mikuma şi să-i atragă pe americani într-o bătălie nocturnă.

La ora 15, 50 Yamamoto şi-a amplificat planul şi a hotărât să încerce un efort decisiv. Şi Yamato a primit ordin să se îndrepte spre sud cu forţa principală şi cu restul flotei lui Nagumo. Au fost rechemate bombardierele terestre de pe insulele Marshall şi trimise pe Wake. Acestea, împreună cu cele câteva avioane pe care le mai avea, puteau să-i asigure din nou supremaţia aeriană. Unităţile grele trebuiau să ducă la îndeplinire restul. Singurul lucru care mai rămânea era ca americanii să cadă în cursă.

Amiralul Spruance avea impresia (sau mai bine zis „intuiţia”) că mersese prea mult spre vest. Se afla acum la o depărtare de 400 de mile de Midway şi era hotărât să rămână în afara razei de acţiune a avioanelor japoneze de la Wake. De altfel, avea puţin combustibil, îi rămăseseră doar câteva distrugătoare şi pierduse o mulţime de piloţi

buni. Din lungile lui plimbări pe puntea de decolare şi-a putut da seama cât de obosiţi erau ceilalţi.

Curând după ora 19,00 – de îndată ce s-au întors cele două avioane trimise să fotografieze nava Mitsuma care se scufunda – Forţa operativă 16 a luat-o 260 înapoi spre vest. În urmă lăsau resturile speranţelor japoneze, în timp ce în faţă îi aşteptau lucruri plăcute cum ar fi carburanţi, odihnă şi, în cele din urmă, întoarcerea acasă.

Şi pentru cei de la Midway totul se terminase. Un zbor final al bombardierelor B-17 în după-amiaza zilei de 6 raportase scufundarea unui „crucişător" inamic în 15 secunde, dar mai apoi s-a aflat că acesta era submarinul american Grayling, care s-a scufundat repede tocmai pentru a evita bombele. În timpul serii, generalul-maior Clarence L. Tinker, care venise chiar atunci din Hawaii, a condus într-un lung zbor patru avioane Liberator în încercarea de a neutraliza baza de la Wake, dar efortul a fost zadarnic. Bombardierele nu au reuşit să găsească obiectivul, iar Tinker nu s-a mai întors la bază.

În zorii zilei de 7 iunie la Midway se instalase calmul.

„Doamne, dumnezeule, se scufundă, nu-i aşa?", i-a şoptit Forest Lunsford, şeful echipajului, aspirantului J.T. Andeews în timp ce urmăreau de pe Meitham, în zorii zilei de 7 iunie, nava Yorktown. Pentru cei din escorta de distrugătoare, priveliştea navei în acele ore a pus capăt oricărei speranţe de salvare a acesteia.

În timpul nopţii, Yorktown s-a înclinat spre stânga foarte mult, iar pe la ora 04.20 puntea de decolare ajunsese în apă. Bule de aer mari şi zgomote puternice veneau de undeva din interiorul navei. Ultimul semnal: „Viteza 15 noduri" atârna încă de catarg şi marele pavilion american al comandantului Buckmaster mai fâlfâia, atingând însă aproape suprafaţa apei.

La ora 04, 53 s-a aplecat pe partea stângă, lăsând să se vadă în el o gaură imensă, în dublul fund din tribord, rezultat al atacului din ajun. Sfârşitul se apropia, şi la 04,

54 toate navele au coborât la jumătate înălţime pavilioanele, iar oamenii s-au descoperit, aliniindu-se. Pe deasupra au apărut două avioane PBY în recunoaştere, care şi-au înclinat aripile în semn de salut.

La ora 05, 01, având pupa mult scufundată, Yorktown a dispărut încet sub apă. Au urmat apoi zgomotele obişnuite, norii de fum şi abur, dar pentru cei mai mulţi din oamenii care au fost de faţă, nava a dispărut încet, calmă şi cu multă demnitate – „aşa cum se cădea pentru o mare doamnă ce era”, cum a spus unul dintre ei.

Pe Hughes, semnalizatorul Karetka şi-a stăpânit cu greu lacrimile. Era foarte tânăr şi voia să pară matur. Dar apoi, văzând că şi veteranii plângeau, nu s-a mai sfiit când a început să plângă.

— Întoarcerea acasă.

Doar rămăşiţele bătăliei se mai puteau vedea: cutii de proiectile goale., pete de păcură, saltele., plutele negre ale japonezilor şi cele galbene ale americanilor. Şi din când în când, nu prea des, câte o figură murdară, care mai spera şi aştepta.

Chiar de la început comandorul Simard a trimis ambarcaţiunile sale de patrulare şi avioanele PBY în căutarea supravieţuitorilor. Pe la amiază, în ziua de 4 iunie; ambarcaţiunea nr. 20 luase la bord trei piloţi ai marinei. La 5 iunie, locotenentul „Pappy” Cole a amerizat cu PBY-ul său în larg şi l-a luat pe aspirantul Gav, care nu se resimţea după ziua petrecută cu Nagumo. În ziua de 6, locotenentul Norman, Brady a adus la bază patru dintre tovarăşii săi, supravieţuitorii avionului PBY lovit de japonezi. Fuseseră doborâţi, mitraliaţi şi petrecuseră 58 de ore pe o plută care lua apă. Brady i-a descoperit la vreo 400 de mile vest de Midway.

Dar este greu să vezi pe cineva în mijlocul oceanului şi naufragiaţii se gândeau adesea că nu vor putea fi salvaţi. Lui Pat Mitchell, Stan Ruehlow şi Dick Gray nu li s-a părut atât de greu la început. Când escadrila 8 de vânătoare a

rămas fără benzină, ei au reuşit să amerizeze aproape unul de altul. Mitchell nu şi-a putut salva pluta, dar ceilalţi doi şi le luaseră şi le-au legat una de alta, cam la 4 în depărtare. Ca hrană aveau conserve speciale de carne, tablete de lapte cu malţ şi o gamelă cu apă. De jur-împrejur zburau avioane şi erau siguri că vor fi salvaţi. S-au aşezat pe spate şi au aşteptat toată noaptea şi ziua următoare.

În a doua noapte a apărut un rechin. A lovit pluta pe care dormea Gray – acesta a scos un răcnet – apoi s-a îndreptat spre cea pe care se aflau Ruehlow şi Mitchell. Aripioara dorsală a rechinului a străpuns fundul plutei şi amândoi au căzut în apă. Ruehlow, de fapt, a căzut chiar pe spatele rechinului, rănindu-se la mână în aripioară. El a stabilit un nou record de înot până la pluta lui Gray, în timp ce Mitchell s-a urcat înapoi pe pluta care fusese atacată. Era pe jumătate scufundată, iar el s-a urcat deasupra, rămânându-i picioarele în apă. Ruehlow l-a 262 considerat pierdut definitiv, dar, cine ştie din ce motiv, rechinul a plecat.

Dimineaţa au lipit pluta cu un tub de pastă aderentă şi au reuşit să o facă destul de bună ca să-şi poată continua călătoria pe apă. Apoi din nou au început să aştepte. A trecut ziua de 6 iunie., 7 iunie., nicio speranţă de salvare. Din când în când mai zbura pe deasupra câte un avion, şi o dată au văzut în depărtare profilându-se frumos silueta unui distrugător în mijlocul unei furtuni ce se dezlănţuise. Ca întotdeauna au făcut semne cu oglinda de mână, dar nici de data aceasta nu i-a văzut nimeni. Ca să-şi păstreze moralul ridicat jucau tot felul de şarade.

8 iunie a început ca toate celelalte zile. Mai apoi a apărut un PBY, dar de data aceasta a venit direct deasupra capetelor lor. Au făcut semne disperate şi aproape li s-a oprit respiraţia când li s-a părut că trece mai departe. În ultima clipă însă s-a întors, iar pilotul, locotenentul Frank Fisher, a executat o amerizare perfectă, s-a apropiat de

cele două plute, şi alţi trei piloţi au fost salvaţi.

În zece zile avioanele PBY au cules în total 27 de aviatori, şi în ziua de 11 iunie submarinul Twaut a adăugat la colecţie şi o pereche de japonezi de pe Mikuma.

Fochistul Keruchi Ishikawa şi radiotelegrafistul-şef Katsuichi Yosbida rămăseseră singurii supravieţuitori dintre cei 29 de naufragiaţi aflaţi iniţial pe plută.

Mai rămăseseră oamenii din cuterul de pe Miryn. Căpitan-comandorul Aiso renunţase de mult să-l mai aştepte pe amiralul Yamamoto. Văzând că marile cuirasate nu mai apar, s-a hotărât să se îndrepte spre Wake. Nu avea nici hărţi, nici planuri, nici busolă ca să fie poată orienta – singurele călăuze le erau soarele şi stelele – dar cu şase rame bune şi cu o pătură drept pânză puteau să ajungă acolo tot atât de bine. Ca încurajare şi susţinere au mai avut 48 de sticle de bere şi puţină mâncare.

Zi de zi nu vedeau altceva decât întinsul nesfârşit al oceanului. În general era liniştit, dar au avut trei furtuni foarte puternice, când a trebuit ca patru oameni să ţină o vâslă în unghi drept pentru a evita răsturnarea ambarcaţiunii. Apoi liniştea s-a aşternut din nou peste întinsul apei, cu un soare strălucitor şi o căldură toridă. În timpul nopţii îşi disputau hrana; Aiso era departe de a fi generos cu raţiile. În timpul zilei oamenii vorbeau despre căminele lor, despre timpuri mai bune şi despre coctailuri de lapte. Aspirantul Mandai le-a promis că-i va trata pe toţi de îndată ce vor ajunge la baza lor, la Saeebo. Coctailurile de lapte de la baza navală Sasebo erau cele mai bune din lume merita să trăieşti ca să le bei.

În a zecea zi, 14 iunie, unul dintre ei a murit din cauza extenuării. Ceilalţi au 263 spus o rugăciune pentru sufletul său şi apoi l-au aruncat uşurel în apă. Alţi patru s-au prăpădit în acelaşi fel.

În ziua a douăsprezecea au văzut un avion mare de patrulare şi apoi un altul în ziua a treisprezecea. Erau peste măsură de bucuroşi, fiind siguri că acele avioane

aparţineau japonezilor. În după-masa următoare, unul a zburat foarte jos.

A făcut câteva ture şi, spre groaza tor, au văzut pictat pe o parte a aparatului o stea mare albă.

În fine, în ziua a cincisprezecea a apărut o navă. Era o navă de război americană cu patru coşuri, şi, în timp ce se apropia, oamenii din cuter se întrebau dacă să se predea sau nu. În cele din urmă s-au hotărât s-o facă. Cine ştie, poate că ar fi posibil să captureze nava. Era o fantezie, bineînţeles, dar astfel le-a fost mai uşor să ia hotărârea. Vasul, care era nava de transport de hidroavioane Ballard, s-a apropiat de cuter. Un marinar le-a aruncat o frânghie, şi astfel războiul s-a sfârşit pentru ei.

Mai târziu, când au fost interogaţi, au spus în mod politicos, dar hotărât, că nu doreau să se întoarcă în Japonia în aceste condiţii; că nu doreau ca la Tokio să se ştie despre capturarea lor, că preferau să se creadă că s-au scufundat cu Hiryū.

Nimic nu putea fi mai dureros decât întoarcerea acasă în asemenea condiţii.

În ziua de 9 iunie a avut loc o întrerupere – unul din acele momente de care toţi se temeau, dar căruia trebuia să-i facă faţă. Amiralul Kusaka a venit la bordul navei Yamato să-i raporteze amiralului. În jurul orei 11,00 o ambarcaţiune s-a apropiat de navă şi o macara a ridicat o brancardă de bambus la bord.

Kusaka purta încă uniforma pătată din timpul bătăliei şi şchiopăta foarte rău din cauza rănilor pe care le avea. Însoţit de comandorul Oishi şi de căpitan-comandorul Genda, s-a urcat şchiopătând pe puntea de comandă, unde a apărut în faţa lui Yamamoto şi a statului său major. Furierului Noda, care privea scena din spate, Kusaka i s-a părut ca un îndrăgostit care şi-a pierdut iubita.

Yamamoto a fost cât se poate de înţelegător. L-a bătut uşor cu palma pe umăr şi i-a mulţumit pentru toate eforturile pe care le-a depus. El a stăruit să se facă tot

posibilul ca moralul oamenilor să fie menţinut ridicat; a aranjat să se trimită prăjituri, bani de buzunar şi chiar lenjerie curată supravieţuitorilor.

Kusaka i-a cerut apoi să-i spună câteva cuvinte în particular. Într-o cameră mică, lângă cabina de comandă, Kusaka i-a arătat amiralului cât de deprimat se simţea statul-major al lui Nagumo, i-a vorbit apoi despre toate acele gânduri de 264 sinucidere care îi frământau şi i-a cerut comandantului suprem să reorganizeze flota de portavioane şi să le dea tuturor posibilitatea să se refacă. Cu ochii plini de lacrimi, Yamamoto i-a răspuns simplu: „Înţeleg".

Această ordalie odată terminată, flota şi-a continuat trista retragere. În centrala operaţiilor de pe Yamato domnea o atmosferă de veghe mortuară.

Comandantul grupului aerian, căpitan-comandorul Sasaki, stătea într-o stare de stupefacţie pe puntea amiralului. Se spunea că bea prea mult sake.

Pe Nagara, amiralul Nagumo căzuse într-o stare de prostraţie. Se dăduse dispoziţie să fie supravegheat ca nu cumva să facă vreo prostie. Amiralul Kusaka visa numai la răzbunare; căpitan-comandorul Sasabe se simţea lipsit total de energie; chirurgul-şef se gândea cu multă mâhnire la toate obiectele de valoare pe care le lăsase şi pe care le-ar fi putut salva. Ascultându-l, căpitan-comandorul Genda mormăia în sinea sa: „La ce bun să mai discutăm despre ceea ce se putea face şi nu s-a făcut?"

Ar fi putut să mai adauge câteva lucruri: dacă avionul nr. 4 de pe Tone ar fi plecat la timp, ar fi descoperit flota americană înainte ca aparatele să fie reînarmate pentru un nou atac asupra Midway-ului; dacă bombardierele inamice în picaj ar fi atacat cu câteva minute mai târziu, avioanele lui Nagumo ar fi fost lansate; dacă portavioanele americane ar fi fost atacate imediat, aşa cum a dorit Yamaguchi, în loc să se aştepte ca toate avioanele să fie gata.

Apoi au fost şi alte lipsuri şi mai grave. În ultimă analiză, întreg planul bătăliei pentru Midway se baza pe presupunerea că flota S.U.A. va reacţiona aşa cum prevăzuseră japonezii. Yamamoto îşi împrăştiase puternica sa flotă în tot Pacificul, în loc să-şi concentreze navele în punctele nevralgice. Întreaga operaţie pătimea de o încredere excesivă determinată de un dispreţ periculos pentru inamic, pe care japonezii au caracterizat-o foarte just ca „boala victoriei”. Ar fi fost de asemenea uşor să fi avut un cordon de submarine mai bun, o recunoaştere aeriană mai puternică şi încă un portavion pe scena bătăliei.

Dar toate aceste cercetări postmortem nu puteau să servească decât în viitor.

Pentru moment problema care se punea era aceea de a face faţă acestei înfrângeri uluitoare. În timp ce se întorcea spre casă, Yamamoto a transmis prin radio un raport complet amiralului Nagano, şeful statului-major general al marinei. Nagano a luat contact cu statul major general al armatei, şi în ziua de 8 iunie a avut loc o mică conferinţă la nivel înalt, când ştirea a fost adusă la cunoştinţa primului 265 ministru Tojo. Acesta a făcut numai trei observaţii: nimeni nu trebuie să aducă vreo critică marinei; se vor pune imediat la dispoziţie materiale pentru a se completa pierderile suferite şi, în sfârşit, amănuntele acestui dezastru nu trebuia să treacă dincolo de pereţii acelei încăperi.

La 10 iunie, sunete de trompete şi notele familiare ale „Marşului marinei” anunţau ascultătorilor postului de radio Tokio o nouă mare victorie navală.

Desigur, victoria era mare: două portavioane americane scufundate. 120 de avioane doborâte., debarcări în Aleutine., grele avarii produse instalaţiilor americane de la Midway. Pierderile japoneze se cifrau la un portavion scufundat, un portavion şi un crucişător avariate, 35 de avioane pierdute.

În ziua următoare, Masanori Ito, principalul comentator politic-militar al Japoniei, analiza victoria. „Strălucitele rezultate războinice obţinute întrec orice imaginaţie”, declara acesta. Într-o altă analiză, comandorul Hideo Hiraide, şeful oficiului naval de presă al cartierului general imperial, a prezentat o teorie interesantă: succesul imens, obţinut în Aleutine, s-a datorat numai diversiunii de la Midway.

„Nu ai permisiunea să te întorci la Tokio. Dacă îndrăzneşti să te duci acolo, vei fi arestat de poliţia militară, i s-a spus fotoreporterului Teiichi Makishima după ce Nagara a ajuns la Kure la 14 iunie. Săptămâni de-a rândul Makishima a stat într-un lagăr de „vagabonzi”, apoi a fost din nou trimis pe mare. Echipajele portavioanelor au fost izolate la Saheki sau la baza aeriană Kanoya, şi furierul Yeomah nu a avut deloc permisiunea să debarce când Yamato s-a întors la Hashirajima. Nu a putut obţine permisiunea nici măcar pentru o zi ca să-şi vadă logodnica la Kure.

Pentru răniţi a fost şi mai greu. Căpitan-comandorul Ohara a stat zece săptămâni în spital ca să se vindece de arsurile pe care le căpătase pe Sōryū, dar în tot acest timp nu i s-a îngăduit să primească nicio vizită sau măcar să vină în contact cu ceilalţi pacienţi. Când căpitan-comandorul Fuchida a fost adus pe uscat, l-au transportat ca pe o victimă a unei plăgi din evul mediu. A fost debarcat noaptea, dus pe o targă acoperită şi strecurat în spital prin uşa din dos.

La Pearl Harbor ambulanţele aşteptau aliniate în soarele de după-amiază. Era şi amiralul Nimitz acolo, aşteptând pe chei împreună cu câţiva membri din statul său major. Distrugătorul Benham intra în port: prima navă care se întorcea după bătălie. Era 9 iunie şi aducea la bord cea mai mare parte din răniţii de pe 266

Hammann. În timp ce se apropia de dana sa, celelalte nave îl salutau cu pavilioanele. Oamenii de pe Benham

erau jenaţi, dar totodată foarte mândri de găurile produse de şrapnefe în corpul navei şi de antena care atârna desfăcută.

Nici n-a acostat bine nava, şi amiralul Nimitz a şi venit la bord. El l-a salutat pe comandantul navei, locotenent-comandorul Joseph Worthington, apoi s-a întors la oamenii care stăteau pe punte. A dat mâna cu fiecare în parte, mulţumindu-le pentru ceea ce făcuseră. A început activitatea de debarcare a răniţilor – 50 de tărgi au fost încărcate pe ambulanţe, care i-au dus la spitalul naval.

Enterprise şi restul navelor din Forţa operativă 16 au sosit în ziua de 13 iunie, cu cel mai mare pavilion al lor fâlfâind sus pe catargul principal. Lucrătorii de pe şantierul naval, echipajele navelor, toţi cei care se găseau pe acolo s-au aliniat pe chei şi punţi. Era o mulţime liniştită – nu se auzeau nici fanfare, nici urale – şi atunci un om de pe Pensacola s-a întrebat în sinea sa dacă nu cumva o fi ceva „de rău”. Nu avea de ce să se îngrijoreze. Admiraţia celor de la Pearl Harbor era mult prea profundă ca să se poată exprima.

Ceva mai târziu a avut loc o mică ceremonie în biroul amiralului Nimitz.

Comandorul Simard sosise de la Midway şi urma să plece spre patrie ca să-şi ia în primire noile sarcini; el s-a oprit să-l salute pe amiral. Nimitz i-a mulţumit şi l-a felicitat pentru avansarea primită în ajunul bătăliei. Arătând spre noii vulturi de argint ai lui Simard, amiralul a observat: „Ţi-am trimis florile înaintea funeraliilor”.

În această perioadă – data este incertă – un alt vizitator a apărut la CINCPAC cu o misiune specială de îndeplinit. Era generalul de armată Emmons, care în mod solemn i-a oferit amiralului o sticlă mare de şampanie, împodobită cu panglicile albastre şi aurii ale marinei. Voia doar să spună, a anunţat generalul, că nu el, ci marina a avut dreptate în faza delicată de pregătire a planurilor bătăliei. Acum dorea ca toată lumea să ştie aceasta.

Cineva s-a gândit atunci la Joe Rochefort şi la subsolul de unde proveneau toate informaţiile preţioase, iar Nimitz a trimis să-l cheme. Ca de obicei, Rochefort, în halat şi papuci, era îngropat până peste cap în hârţoagele lui. Până când a reuşit să se aranjeze a trecut mai mult timp şi a ajuns cu o jumătate de oră întârziere, ca şi la ultima lui întâlnire cu Nimitz. Dar de data aceasta amiralul nu l-a mustrat. În faţa statului-major reunit, Nimitz a declarat că victoria se datora activităţii desăvârşite a centrului de informare al lui Rochefort. Rochefort a mormăit că nu-şi făceau decât datoria, că erau plătiţi pentru aceasta; nu era 267 obişnuit cu asemenea complimente.

Încetul cu încetul strălucirea iniţială a gloriei începe să se şteargă. Piloţii armatei şi ai marinei s-au dus la Royal Hawaiian Hotel, unde au dat o nouă bătălie pentru a stabili cui îi reveneau meritele cele mai mari. Cei de pe Enterprise şi Yorktovm îşi disputau onorurile primei zile. Cei din serviciile de informare s-au întors la complicatele lor lupte intestine. Susţinătorii bombardamentului în picaj şi de la mare altitudine discutau aprins. (Abia după război s-a aflat că bombardierele B-17 au lansat 322 de bombe fără să lovească măcar o dată ţinta.) Apoi au urmat diferite critici. Strategii afirmau, poate pe drept cuvânt, că submarinele au fost prost amplasate. că acţiunile de recunoaştere au lăsat de dorit., că sistemul de comunicaţii a fost lent şi prea complicat., că între forţele operative nu a existat destulă coordonare., că portavionul Yorktown ar fi putut fi salvat., că Forţa operativă 16 nu a ştiut să profite de succesul primei zile.

Înşirând toate lucrurile care nu au fost făcute, era uşor să se uite cele care fuseseră făcute. În condiţiile unei inferiorităţi evidente, cu foarte puţine mijloace la dispoziţie şi adesea cu preţul unor sacrificii personale imense, un pumn de oameni hotărâţi au schimbat cursul războiului în Pacific. Japonia nu avea să mai reia vreodată

ofensiva. Totuşi marja era îngustă, atât de îngustă, încât orice participant putea să afirme cu orgoliu că a contribuit personal la schimbarea mareei la Midway. Aşa cum a spus generalul Marshall la Washington, a fost într-adevăr „cel mai mare risc şi cea mai mare victorie”.

Nimeni nu ştia aceasta mai bine decât locotenent-comandorul Brockman, comandantul submarinului Nautilus, în timp ce se apropia de Midway în ziua de 5 iunie. El fusese chemat să patruleze în larg, şi atunci habar nu avea ce întorsătură luase bătălia., dacă Midway mai era sau nu în mâinile americanilor.

Locul arăta ca întotdeauna: păsările zburând, laguna albastră, valurile spumoase sfărâmându-se pe nisipul strălucitor. Brockman a străbătut cu privirea prin periscop întreaga insulă şi, în cele din urmă, şi-a dat seama care era situaţia.

Acolo sus, la postul de comandă de pe Sand Island, flutura drapelul american.

Enigmele de la Midway.

În timp ce japonezii bombardau Midway-ul, un sergent din infanteria marină, pe nume Anderson, a fost lovit la rădăcina nasului de o cutie cu conserve de fasole, nuci sau suc de roşii, în funcţie de cine povesteşte întâmplarea. Nu s-a ştiut niciodată cine a fost Anderson, iar incidentul a rămas una din enigmele fără importanţă de la Midway.

Sunt încă multe din acestea. Agitaţia şi confuzia care se produc în timpul unei lupte dau întotdeauna naştere la tot felul de discuţii cu privire la efective, distanţe, bombe care au atins obiectivul şi bombe care nu l-au atins, ora când au avut loc toate acestea. Apoi Midway mai avea o problemă specifică: bătălia a fost dată de o parte şi de alta a meridianului internaţional pentru schimbarea datei. Jurnalul de bord al unui PBY arăta că a plecat la 3 iunie, că a dat atacul la 5 iunie şi că a aterizat la 4 iunie. Pentru a complica şi mai mult lucru, japonezii se conduceau

întotdeauna după ora de la Tokio. În această lucrare am menţinut ora locală în ceea ce priveşte preparativele, dar de îndată ce flota s-a aflat în larg, am socotit totul după ora de la Midway.

Pe lângă aceste probleme minore, rămân două enigme majore care nu vor fi niciodată lămurite întru totul. Ca şi dibăcia şi curajul oamenilor care le-au pus în discuţie îşi mod inconştient, ele vor rămâne pentru totdeauna o parte vie a victoriei de necrezut de la Midway.

Enigma atacului bombardierelor în picaj.

La ora 10, 22, marţi 4 iunie 1942, impunătoarele portavioane japoneze Akagi, Kaga şi Sōryū se îndreptau pline de trufie spre bătălia care urma să distrugă complet flota americană din Pacific. La ora 10, 28 toate trei erau nişte epave în flăcări. Isprava fusese făcută de trei escadrile de bombardiere în picaj americane: două de pe Enterprise şi una de pe Yorktown. Fiecare a atacat un portavion diferit, dar şi azi se mai discută care escadrilă a lovit cutare sau cutare navă.

Dacă se ţine seama de rapoartele escadrilelor, fiecare din ele a lovit Akagi sau 269

Kaga. Nimeni nu pomeneşte de Sōryū – probabil că această navă s-a întors în Japonia. Dacă se iau de bune amintirile personale ale acelor comandanţi de escadrile, nimeni nu a lovit nava. Fiecare este convins că obiectivul său avea grupul de suprastructuri la tribord, totuşi grupul de suprastructuri de pe nava Akagi era la babord.

Tocmai asemănarea impresiilor şi a experienţelor face ca problema să fie atât de complicată. Apropiindu-se aproximativ în unghi drept (avioanele de pe Enterprise dinspre sud-vest şi cele de pe Yorktown dinspre sud-est), amândouă grupurile au văzut forţa japoneză câteva minute după ora 10,00. În ambele cazuri portavioanele inamice păreau încă neatinse. Amândouă grupurile şi-au ales ca obiectiv portavionul care părea să fie cel mai mare din întreaga formaţie. Revenind la zbor orizontal, fiecare

comandant de escadrilă l-a văzut pe celălalt atacând pentru prima dată.

Problema este complicată din cauză că niciunul nu avea o idee exactă asupra aspectului portavioanelor japoneze. Manualele piloţilor erau foarte vechi, dacă am lua ca exemplu cele folosite de piloţii de pe Enterprise. Nava Akagi era prezentată ca în 1936, mai înainte de a i se fi prelungit puntea de decolare, şi nu exista în acele manuale nicio imagine a navei Sōryū. Oricât ar părea de necrezut, totuşi e adevărat că autorul, care se afla într-o aulă a Facultăţii de drept a Universităţii Yale, avea informaţii mai bune despre navele japoneze, datorită lucrării „Jane's Fighting Ships", decât aviatorii care în acea dimineaţă încercau să le recunoască, după manualele de care dispuneau.

În afară de aceasta, Sōryū era o navă mult mai mare decât se credea. Chiar şi azi există părerea generală că avea cam 10.000 de tone, şi mulţi piloţi au protestat cu indignare când au auzit aceasta: „Să nu-mi spuneţi că am lovit nava cea mică".

În realitate, era cam de 18.000 de tone, şi în linii mari putea fi comparată cu Enterprise şi Yorktown.

În ciuda tuturor acestora, există totuşi elemente care ajută la reconstituirea faptelor. Primul este formaţia japoneză în momentul atacului. În timp ce se apropiau de Midway dinspre sud-est, portavioanete navigau într-o formaţie în careu: Akagi preceda Kaga în partea de sud-vest, iar Hiryū preceda Sōryū în partea de nord-est.

Apoi, la ora 09, 10 a avut loc o schimbare importantă când Nagumo a întors spre nord-est pentru a face faţă noii ameninţări a portavioanelor americane.

Făcând această schimbare de direcţie, japonezii nu s-au întors în formaţie, aşa 270 cum se presupune de cele mai multe ori, ci fiecare navă s-a întors pe locul ei. Atât amiralul Kusaka, şeful de stat-major al lui Nagumo, cât şi căpitan-comandorul Sasabe, ofiţerul cu navigaţia din statul

său major, au fost interogaţi îndelung asupra acestor aspecte şi amândoi au afirmat cu hotărâre că aşa s-a procedat. Ca urmare, portavioanele şi-au păstrat formaţia în careu, cu poziţiile schimbate între ele, poziţii care în raport cu busola au rămas însă aceleaşi. Ceea ce înseamnă că Akagi şi Kaga continuau să se afle în partea de sud-vest, în timp ce Hiryū şi Sōryū se aflau la nord-est.

În jurul orei 10,00 Nagumo a făcut o mică schimbare de drum, venind mai mult spre nord-est, şi atunci din nou fiecare navă s-a întors pe locul ei. Dar acum situaţia se complicase din cauza atacului avioanelor torpiloare americane. Navele japoneze nu s-au mai putut menţine în formaţie, iar distanţa dintre ele a devenit mult mai mare. Ţinând seama de relatările supravieţuitorilor japonezi, Akagi şi Kaga erau destul de aproape una de alta, Sōryū se deplasase înainte, iar Hiryū încă şi mai mult (aceasta era aproape de orizont). Însă situaţia de bază rămăsese aceeaşi: Akagi şi Kaga spre sud-est; Hiryū şi Sōryū spre nord-est.

Un alt element cane trebuie să se ia în considerare este poziţia celor trei portavioane când s-au scufundat. După bombardament nu s-au mai mişcat prea mult. Maşinile de pe Akagi au mai funcţionat din când în când, dar Kaga şi Sōryū au rămas aproape imediat imobile în apă şi spre seară s-au scufundat la câteva minute unul de altul. Poziţia lor când s-au scufundat indica poziţia în care se aflau în momentul atacului: Kaga la sud-vest, Sōryū la nord-est.

Elementul următor îl constituie poziţia navelor, aşa cum a fost văzută de bombardierele americane în picaj când se apropiau. Atât piloţii de pe Enterprise, cât şi cei de pe Yorktown par de acord că cele trei portavioane navigau într-un şir neregulat care se îndrepta de la sud-vest spre nord-est, sau, cum a văzut comandantul escadrilei 3, mai mult de la vest spre est. În ambele cazuri cele două escadrile de pe Enterprise au atacat acele portavioane de

la vest, în timp ce escadrila de pe Yorktown s-a îndreptat spre portavionul de la est.

Trecând la bombardamentul propriu-zis, apare un alt indiciu. Dintre cele două formaţii de atac de pe Enterprise, Dick Best şi prima secţie din escadrila 6 de bombardiere au bombardat, desigur, după grupul mixt al lui Wade Meclusky.

Aceasta s-a întâmplat atunci când Meclusky a bombardat portavionul pe cane Best tocmai se pregătea să-l atace. Best a făcut repede o schimbare, pentru a ataca următorul portavion, dar, în mod inevitabil, prin această acţiune a pierdut 271 câteva minute.

Aceasta capătă o importanţă deosebită dacă se ţine seama de cele ce se petreceau atunci jos. Relatările japoneze diferă sub multe aspecte în privinţa acestui atac, dar toată lumea este de acord că nava Kaga a fost lovită prima. Şapte martori de pe şase nave diferite sunt siguri de aceasta. Presupunând că este aşa, înseamnă că, lăsând la o parte orice alte consideraţii, Dick Best nu a lovit nava Kaga.

Dar ce s-a întâmplat în realitate? Ar fi o dovadă de înfumurare ca cineva să se considere arbitrul celor şase minute fantastice, dar, pe baza faptelor petrecute şi a altor elemente mai nebuloase, iată versiunea cea mai plauzibilă: 1. Dick Best şi prima secţie a escadrilei 6 de bombardiere au atacat AKAGI.

Dick Best a sosit de la sud-vest, tocmai din partea unde se găsea nava Akagi.

Sōryū era la nord-est. El a atacat cu cinci aparate, ceea ce corespunde cu aprecierile japonezilor că nava Akagi a fost bombardată de trei avioane. Desigur, este dificil ca aceste aprecieri să se potrivească cu cele 25 de avioane ale lui Meclusky sau cu cele 13 ale lui Max Leslie, care proveneau de pe Yorktown.

(Leslie avea 17 avioane, dar 4 au atacat alte nave). În schimb, cele 12 – 13 avioane despre care japonezii spun că

au atacat nava Sōryū nu corespund ca număr cu cele 5 ale lui Best.

Alte motive: Best a văzut un avion Zero decolând în timp ce el cobora în picaj, iar Akagi a lansat un aparat chiar înaintea primei lovituri. În timp ce se îndepărta după ce bombardase, Best a văzut venind un grup de avioane TBD, şi Akagi a semnalat apariţia unor avioane torpiloare inamice chiar în acel moment. Oamenii lui Best îşi amintesc că au avariat avioane concentrate la pupă pe puntea de decolare – exact în locul în care Akagi a primit cea mai puternică lovitură. Din contra, Sōryū a suferit cele mai multe avarii la provă.

De asemenea corespunde şi timpul. Best îşi aminteşte şi de un al treilea portavion (pe lângă cel al lui Meclusky) care tocmai era atacat ceva mai departe la est în timp ce el se îndrepta spre obiectiv. Astfel, portavionul său a fost ultimul lovit. Sursele japoneze precizează că portavionul Akagi a fost bombardat la ora 10, 26, adică a fost ultimul dintre cele trei.

Toate acestea se lovesc de două obiecţii. În primul rând, Best şi cel puţin încă un pilot din grupul său sunt siguri că bomba sa a dat o lovitură din plin, pe când cele mai multe surse japoneze susţin că prima bombă lansată asupra navei Akagi 272 nu a atins ţinta, ci a căzut în mare lângă puntea de comandă. Dar informaţiile japoneze nu sunt concludente: bomba care nu a atins ţinta şi prima bombă care a lovit obiectivul au fost lansate atât de aproape una de alta, încât era foarte greu să se facă o distincţie. De asemenea, unul dintre avioanele care l-au urmat pe Best jos a dat drumul bombei înaintea lui Best – şi s-ar fi putut ca aceea să fi fost tocmai bomba care a căzut alături de obiectiv.

În al doilea rând este vorba de poziţia suprastructurii de pe Akagi. Best a susţinut tot timpul că suprastructura obiectivului său era plasată în partea dreaptă, dar suprastructura de pe Akagi era în stânga. Pe de altă parte,

unul dintre piloţii lui Best, Bill Roberts, este sigur că suprastructura obiectivului era la stânga; el subliniază că a observat aceasta tocmai pentru că, în general, pe portavioanele americane ea este situată la tribord. Dacă aceste afirmaţii sunt exacte, înseamnă că obiectivul a fost Akagi, deoarece atât Kaga cât şi Sōryū aveau suprastructura la tribord.

2. Wade Meclusky şi restul avioanelor de pe ENTERPRISE au atacat KAGA.

Situat, ca şi celălalt portavion, la sud-vest, este logic că acesta a fost un obiectiv pentru avioanele de pe Enterprise care veneau din acea direcţie, în timp ce Sōryū se afla la nord-est, cel mai departe de direcţia de atac. Meclusky a atacat cu 25 de avioane, şi asta pare să coincidă cu potopul care s-a revărsat asupra navei Kaga.

Ofiţerul responsabil cu zborul de pe Kaga spune că nava a fost atacată de 30 de avioane; raportul forţelor antiaeriene ale lui Nagumo menţionează 18 aparate, iar raportul asupra bătăliei 9, dar toate aceste documente sunt de acord că nava a primit cel puţin patru lovituri directe şi că alte cinci bombe au căzut alături de obiectiv. Şi avioanele lui Leslie de pe Yorktown puteau fi în măsură să dea un asemenea atac, numai că acestea veneau dinspre sud-est, în timp ce Kaga se afla cel mai la vest dintre cele trei portavioane.

Modul cum a fost expus atacul grupului lui Meclusky corespunde cu atacul dat asupra portavionului Kaga. Primele trei bombe lansate nu au atins ţinta, aşa cum s-a întâmplat cu primele trei bombe care au căzut asupra portavionului Kaga. A patra bombă, după raportul escadrilei 6 de recunoaştere, a lovit centrul punţii de decolare, cam la vreo 70 m de pupă. Aceasta corespunde în linii mari informaţiilor celor mai demne de luat în seamă date de japonezi cu privire la Kaga.

Alte bombe lansate mai târziu au lovit prova, ceea ce de fapt şi-a întâmplat pe Kaga. Conform unor informaţii,

deşi neconcludente, obiectivul lui Meclusky avea 273 numai câteva avioane pe puntea de decolare, şi datele concordă cu amintirile unui supravieţuitor, unicul care a menţionat acest amănunt.

De asemenea corespunde şi timpul. Comunicaţiile prin radio interceptate de nava Enterprise arată că Meclusky a bombardat între orele 10, 21 şi 10, 23.

Raportul lui Nagumo asupra bătăliei menţionează că portavionul Kaga a fost bombardat la ora 10, 22.

3. Max Leslie şi escadrila 3 de bombardiere au atacat SORYU. În acest caz nu se procedează numai prin eliminare. Există dovezi concrete. Venind dinspre nord-vest, Max Leslie a atacat primul portavionul pe care l-a întâlnit – cel mai la est sau la nord-est dintre cele trei bombardate. Sōryū se afla la nord-est de Akagi şi Kaga.

De asemenea, obiectivul lui Leslie avea multe avioane pe puntea de decolare, ceea ce corespundea cu situaţia de pe Sōryū. Leslie a bombardat în picaj cu 13 avioane; nava Sōryū a fost bombardată de 12 – 13 avioane. Ultimele 4 aparate din escadrila lui Leslie au atacat şi alte obiective apropiate. Distrugătorul făcea parte din escorta navei Sōryū a fost bombardat în acelaşi timp. Niciuna din celelalte escadrile nu au atacat navele din escortă şi singurul distrugător bombardat făcea parte din escorta navei Sōryū.

Modul în care a fost executat bombardamentul sugerează că era vorba de nava Sōryū, deşi aceasta nu este o probă concludentă. În raportul său, Dave Shumway, care îşi asumase comanda escadrilei, a spus că prima bombă a căzut în mijlocul avioanelor aliniate pe puntea de decolare, dar aproape toate relatările (inclusiv cea făcută de Shuirrway mai târziu într-un interviu acordat marinei) arată că bomba a căzut spre prova de la mijlocul navei. În conformitate cu cele mai multe surse japoneze, prima bombă care a lovit Sōryū a căzut chiar în acel punct. În orice caz, toate amintirile escadrilei 3 de bombardiere tind

să excludă Kaga. Toate sunt de acord: că prima bombă a nimerit obiectivul, în timp ce sursele japoneze precizează că primele trei bombe nu au nimerit obiectivul.

În sfârşit, timpul când s-a dat atacul de către escadrila 3 de bombardiere corespunde cu atacul dat asupra navei Sōryū. Raportul lui Leslie arată că avioanele de pe Yorktown au bombardat la ora 10, 25. El îşi aminteşte, de asemenea, că tocmai a aruncat o privire la ceasul de la bord când revenea la zborul orizontal, şi acesta arăta între 10, 25 şi 10, 26. Raportul lui Nagumo precizează că nava Sōryū a fost bombardată la ora 10, 25.

Enigma atacului submarinului.

După trei ore şi jumătate de urmărire plină de răbdare, submarinul american Nautilus a lansat trei torpile împotriva unui portavion japonez, imobil şi în flăcări, în primele ore ale după-amiezii de 4 iunie. Comandantul submarinului Nautilus, locotenent-comandorul Bill Brockman, era sigur că torpilele au atins ţinta: focul care cuprinsese nava mai înainte şi care părea să fie stăvilit a izbucnit din nou.

Toţi cei cinci ofiţeri care se aflau în turela submarinului au putut să urmărească rezultatele atacului.

Pe baza documentaţiei pe care o aveau asupra lor, au identificat portavionul ca fiind Sōryū, iar marina S.U.A. a recunoscut submarinului Nautilus meritul de a fi dat lovitura de graţie, în urma căreia portavionul s-a scufundat. Totuşi, multe surse japoneze susţin că numai nava Kaga a fost atacată de un submarin, iar torpila care a lovit-o nu a explodat. S-ar părea că aceste surse sunt exacte: 1. Poziţia portavionului pare a se potrivi mai bine cu Kaga decât cu Sōryū.

Raportul submarinului Nautilus spune că obiectivul atacat se afla la o latitudine de 30°13’ N, longitudine 179°17’ V. Potrivit raportului lui Nagumo asupra bătăliei, Kaga s-a scufundat la o latitudine de 30° 20’ N, 179°17’ V, în timp ce Sōryū s-a scufundat la 30°42’ N, 178°37’ V.

2. Nautilus s-a apropiat dinspre sud, şi Kaga era cel mai la sud dintre cele trei nave scufundate. Este probabil că aceasta a fost prima navă pe care a întâlnit-o Nautilus. Sōryū, dimpotrivă, s-a scufundat mai departe la nord.

3. Raportul submarinului Nautilus precizează că a lansat torpilele între orele 13, 59 şi 14, 05. Din raportul lui Nagumo rezultă că submarinul american a atacat Kaga la ora 14, 10. Nicio sursă japoneză nu menţionează vreun alt portavion atacat de submarin, nicio sursă americană nu menţionează vreun atac dat de alte submarine.

4. Supravieţuitorii de pe Kaga îşi amintesc de un atac al unui submarin, dar nimeni din cei de pe Sōryū nu-şi aduce aminte de un astfel de atac. Comandantul secund, căpitan-comandorul Ohara, este citat că ar fi vorbit despre un atac al 275 unui submarin la un interogatoriu luat de centrul de studii de bombardamente strategice al S.U.A. imediat după război, dar după aceea a susţinut contrariul.

5. Numai un singur japonez a spus că Sōryū a fost atacat de un submarin.

Acesta este contraamiralul Komura, comandantul crucişătorului de escortă Chikuma, care a făcut declaraţia în cursul unui alt interogatoriu luat de centrul de studii de bombardamente strategice al S.U.A. El şi-a amintit de torpilare şi a spus că a atacat submarinul şi a trimis o ambarcaţiune să dea ajutor navei Sōryū.

Dar într-un interviu recent, el a tăgăduit că ar fi văzut atacul asupra navei Sōryū

— Şi-a adus doar aminte că fusese semnalat un submarin în timp ce el încerca să ajute portavionul. Din jurnalul de bord al staţiei de radio a lui Nagumo reiese că Komura a trimis ambarcaţiunea sa la ora 11, 12 – după bombardamentul în picaj

— Şi când Nautilus a atacat obiectivul, el ajunsese din urmă nava Hiryū departe la nord.

6. Nautilus a lansat trei torpile înspre bordajul portavionului pe care l-a atacat. În conformitate cu cele

declarate de locotenent-comandorul Kunisada, ofiţerul controlul avariilor de pe Kaga, submarinul care a atacat această navă a lansat trei torpile la tribord. Le-a văzut pe toate. Prima torpilă a trecut dincolo de provă, a doua tocmai prin pupă şi a treia a lovit nava la mijloc, fără a exploda însă.

Nimic nu este sigur, dar toate aceste fapte ne fac credem că Nautilus a confundat Kaga cu Sōryū. Navele erau destul de asemănătoare şi, desigur, lipseau timp şi posibilitatea unei observaţii atente. Era uşor să greşească; este, de asemenea, interesant de notat că Nautilus a luat două distrugătoare care se aflau în vecinătate drept două crucişătoare. Cât despre loviturile torpilelor care ar fi atins obiectivul, probabil că au fost confundate cu una sau două din acele explozii interne care au zdruncinat Kaga din când în când de-a lungul după-amiezii până când în cele din urmă s-a scufundat odată cu asfinţitul soarelui. Torpilele care nu explodau nu erau o noutate pentru submarinele americane în acele zile de început ale războiului.

Nimic din toate acestea nu poate să ştirbească gloria submarinului Nautilus sau comportarea minunată a echipajului său. Nautilus a fost singurul submarin american care a intrat în acţiune în bătălia de la Midway.

SFÂRŞIT